Хайнц Нойкирхен

ПИРАТИТЕ

Книго-
издателство
„ГЕОРГИ БАКАЛОВ"
Варна

ХАЙНЦ НОЙКИРХЕН

ПИРАТИТЕ

Книгоиздателство „Георги Бакалов”
Варна, 1981

Сканиране :
MesserSchmidt
gripen@abv.bg

Хайнц Нойкирхен
ПИРАТИТЕ
Преведе от немски ЗДРАВКО КАЛЧЕВ
Илюстрации от ГЕРХАРД ГОСМАН
1981

Книгоиздателство „ГЕОРГИ БАКАЛОВ"
Варна

©Transpress VEB Verlag fur Verkehrswesen Berlin, Deutsche Demokratische Republik 2. durchgesehene Ausgabe 1978
Със съгласието на издателството са ползвани илюстрациите от немското издание

© Здравко Калчев — преводач, 1981 г.
c/o Jusautor, Sofia Ч 830.2

СЪДЪРЖАНИЕ

I Война, търговия и пиратство 7
II Най-ранни исторически източници 16
III Пирати застрашават световната мощ на Рим 26
IV Грабителски и завоевателски плавания на готи, вандали и викинги 36
V Пиратство в Северно и Балтийско море 46
VI Виталните братя като капери и морски разбойници 58
VII Лайкдийлърите, приятели на бога и врагове на целия свят 65
VIII Клаус Щьортебекер, Годеке Михел и техните последователи 75
IX Пиратство в Английския канал 86
X Какво търсел Крлумб в Америка 97
XI Братята от брега 106
XII Хоукинз и Дрейк, пирати в служба на Елизабет Първа 115
XIII Буканиери и флибустиери 127
XIV Жестокият Лолонуа 134
XV Високоуважаемият сър Хенри Морган 140
XVI Генерал Грамон и други прочути френски корсари 148
XVII Светкавични удари на флибустиерите в Южното море 158
XVIII Пиратите Тю, Ейвъри и Кид в Индийския океан 168
XIX Бахамските пирати и кралската милост 178
XX Историята на Тийч Черната брада 188
XXI Забележителни мъже и жени пирати 195
XXII Кораби, тактика и статут на прочути английски пирати 206
XXIII Арудж и Хайредин Барбароса 222
XXIV Всемогъщи пирати от варварските държави 232
XXV Похищение на хора по африканския бряг 246
XXVI Черната слонова кост 252
XXVII Йоахим Нетелбек, пруски патриот и роботърговец 260
XXVIII Опасен товар — контрабанда на роби и отвлечени кули 270
XXIX Пирати в Индийския океан и Китайско море 280
XXX Край на пиратството? 295

Война, търговия и пиратство
I

Йохан Волфганг Гьоте споделя чрез словото на Мефистофел във „Фауст":
„Не питай: как ще придобия? Мисли: какво ще взема аз? Война, пиратство, търговия света владеят с тройна власт."*

*„Фауст", издание на ,,Народна култура", 1958 г.,превод на Димитър Статков. Б. пр.

Историята на морското разбойничество започва всъщност с историята на мореплаването. Аристотел дели мореплаването на риболов и пиратство: и двете били средства за прехрана. „Пейратес" гърците наричали предимно онези мъже, които плавали като авантюристи по морето, за да грабят по далечните брегове. Думата пирати била възприета по-късно в езика на всички мореплавателски народи независимо от това, дали ги наричали морски разбойници, капери, корсари, лайкдийлъри или флибустиери.
Грабежът по бреговете бил навярно първата форма на пиратството. След разпадането ка първобитното общество правото на по-силния да отнема онова, което му е жизнено необходимо или желае да притежава, било въздигнато в морален принцип. Понеже оскъдната прехрана засягала често цели градове, племена и народи, в течение на много столетия смятали морския грабеж за полезна и прославена дейност. Един отличен познавач на историята на пиратството, гьотин-генският професор по история Йоахим Майер, който превел на немски и издал през 1728 година в Гослар прочутата книга на английския капитан Чарлз Джонсън „История на пиратството през XVIII век", пише в своя предговор към тая книга: „Още от далечни времена морското разбойничество било смятано за почтено и разрешено. Упражнявали го крали и принцове в съдружие с най-прочутите и легендарни по своята сила и храброст герои."
Походите по море и героичните подвизи по чужди брегове били възпявани от поети и предавани от летописци на поколенията. Тъй било както в древните средиземноморски държави пр. н. е., така и при племенните съюзи и народи край Северно и Балтийско море в първите столетия на нашата ера.
В развоя на историята възгледите за пиратството се променяли. То било възхвалявано от тези, които ползвало, и проклинано от онези, на които увреждало. „Pirata hostis humani generis" (Пиратите са врагове на човешкия род), провъзгласили за пръв път римляните в първото столетие преди нашето летоброене, когато пиратството в Средиземно море заплашвало да се превърне в опасност за Римската империя.
Под формата на колониална търговия с роби крайбрежното разбойничество се запазило чак до XIX век. В колониите или в земите под чуждо влияние разменяли евтини дреболии, като стъклени мъниста, огледала, шарени кърпи или алкохол, пушки и барут, срещу благородни метали, подправки, важни суровини, животни и хора. Ако не можели да купят хора, отвличали ги, за да ги

продават като роби. Насилственото отвличане на хора било през всички времена неотделима част на крайбрежното разбойничество.
Ограбването на плажа било разновидност на крайбрежното разбойничество. Присвояването на безстопанствено изхвърлени от морето вещи било открай време право на хората, които живеели край брега. „Господи, благослови нашия бряг!" — молели се в черквата пасторите от крайморските градчета и селца в неделните утрини дори в нашето столетие. Твърде често помагали на молитвите и с действия. Премествали морски знаци, гасели пътеводни огньове или ги палели на опасни места. Пилотите водели корабите погрешно, за да заседнат в пясъка. А щом корабът заседнел, на много места дори избивали оживелите, за да присвоят стоката, без да се страхуват от свидетели. И днес не са рядкост въоръжени нападения върху заседнали или закотвени кораби.
Ала главната арена на пиратството била в открито море. Тук отрепките на обществото вдигали своите черни или червени флагове и тръгвали в атака срещу търговски или военни кораби.
В историята за възхода и падението на морското разбойничество се разпознават ясно кулминационни точки, които съвпадат с процъфтяването на търговията по море и нейното съсредоточаване в определени области. Първите връзки по море, когато се появила и морската търговия, били създадени в Средиземноморието от най-старото класово общество още по време на бронзовата епоха от третото хилядолетие преди нашата ера.
Още по-древни са следите от мореплаване и морско разбойничество в островния свят на Югоизточна Азия и покрай южнокитай-ските брегове. По-късно възлови средища на морския трафик станали части от Средиземно море, Северно и Балтийско море, Английският канал*, Карибско море, източните

*Английски канал или Ламанш — морски проток между Англия и Франция. съединяващ Атлантическия океан със Северно море. Б. ред.

брегове на Северна Америка, крайбрежието на Западна Африка, Индийският океан и Китайско море, които били не само благоприятни ловни полета за морско и крайбрежно разбойничество, но и от военна гледна точка слаби места за нападения срещу търговски кораби. За овладяване на морската търговия и на морските пътища, по които тя пулсира, е имало винаги борби и войни. Могъщите по море се опитвали да си оспорват търговията, за да спечелят за себе си бликащите от нея богатства. Това ставало чрез официално обявяване на война и редовни военни флоти или чрез тайно или открито насърчаване на организирано от държавата морско разбойничество. Английската кралица Елизабет I и посветеният от нея в рицарско звание Френсиз Дрейк са най-известният пример за това.
Богатствата на морската търговия по всички времена привличали и морските разбойници, които поединично или на ескадри сподиряли тежко натоварените търговски кораби. По време на война много държави наемали пирати на своя служба. В такива случаи грабежът по море, под името „каперство", се превръщал в легален акт на водене на война. Границите между война, каперство и морски грабеж били неопределени и изменчиви. При често

несигурните и бавни съобщителни връзки чрез куриери и в измамния сумрак на често менящите се съюзи в почти непрестанните стълкновения по море приятел и враг много бързо разменяли своите роли. Адмирали се превръщали в морски разбойници, а морските разбойници — в покрити със слава герои на своя народ. Корените на пиратството трябва да се търсят в социално-политическите противоречия на господствуващите обществени формации. В някои случаи пиратството е било израз на социален протест на потиснати класи и слоеве като робите в древността или крепостните селяни в средновековието. Определени религиозни, политически или социални представи отвеждали изстискани, отхвърлени или осъдени от владелческото общество люде по пътя към брега и те ставали членове на пиратски екипаж или на съдружие от морски разбойници. Има исторически примери, когато пирати, организирани в съюзи или общности и подтиквани от идеални, макар и утопични представи за свобода и справедливост, се домогвали към промяна на съществуващите социални отношения. В края на XVII столетие морски разбойници основали на Северен Мадагаскар една държава на свободата, за която най-големият вестник на страната „Мадагаскарски куриер" през 1970 г. припомня в една обширна статия под наслов „Когато в Диего Суарес съществуваше социалистическата република Свобода".

В историята е влязла и демокрацията на буканиери и флибустиери на Антилите. Тя представлява общество, изградено върху доброволна дисциплина със свободно избрани правила на поведение за съвместен живот на сушата и на борда, в които са се заклели всички. В XVII век флибустиерите поддържали добри отношения с индианците в Карибско море. Индианци се включвали доброволно и за много години в бордовите екипажи на флибустиерските кораби, защото се надявали, че с помощта на флибустиерите ще могат да се освободят от омразното испанско иго.

В басейна на Балтийско и Северно море в края на XIV и началото на XV столетие лайкдийлърите — което означава „хора с еднакъв дял" — образували братско общество под лозунга „Приятели на бога и врагове на целия свят". За техния задружен живот са останали за жалост малко исторически данни. Разбира се, равен дележ на плячката в натура едва ли е могъл да се осъществи поради богатото разнообразие на заграбеното: злато, сребро, оръжия, платове, хранителни продукти, напитки и стоки от всякакъв род. Според оскъдните сведения от времето, когато лайкдийлърите, ръководени от Щьортебекер и Михел, имали бази във Фризландия, а и според достоверни примери за дележа на плячката в други пиратски съдружия, било обичайно ограбеното имущество да се продава. Половината от получените суми отивала в един общ фонд, от който се покривали всички необходими разходи за покупка на нови ветрила, оръжия и друга екипировка. Тежко ранените, загубилите ръка, крак или око, получавали специално обезщетение от същия този фонд. Другата половина се разделяла „на равни части" за всички членове на екипажа.

За други формации се знае, че „новите" получавали половин, а капитанът и кърмчията — двоен дял.

Социално-икономическите причини и техните многообразни изразни форми често се губят в мъглата на противоречиви сведения и предания. Разбира се, дълголетните грабежи и убийства по море и изобщо пиратството не могат да бъдат оправдани със социалните подбуди на пиратите. Каквито и да са били ръководните идеи на хората в съдружията, те също са били пирати, те са грабили и убивали за свое лично обогатяване.

Доброволно или насила, събрани от най-различни слоеве на народа, пиратите са оставали на-често безименни, както са забулени в мрак техните мотиви и техният жизнен път. Имало отритнати от всички съсловия, рицари на щастието и авантюристи, дезертирали войници, безработни моряци, избягали монаси, обеднели благородници, побойници и убийци. Какво ги е обединявало? Може би социален протест срещу понесена неправда или въобще срещу наследения традиционен ред, индивидуална жажда за мъст или престъпна страст — пиратите били обединени само в своя разбойнически морал: с правото на по-силния да изтръгнат плячката насилствено и без оглед на човешкия живот. Откритото море, вън от всяка суверенна власт, било идеален ловен терен. Рядко пиратите действували поединично, най-често те се събирали в по-малки или по-големи флотилии, за да заграбят по-голяма плячка с по-нищожен риск. Главни елементи на тяхната тактика били изненадата, бързината и безмилостната борба след абордажа. Огневата мощ играела някаква роля само срещу военни кораби, когато битката ставала неизбежна.

При строежа или преустройството на своите кораби пиратите изхождали от простото разсъждение, че трябва да овладеят търговските с възможно най-незначителни загуби и да получат плячката непокътната, като избягнат боя с по-голям и по-силен военен кораб. За да го постигнат, пиратите въоръжавали своите кораби с мощна артилерия и с по-многочислен екипаж от обектите за грабеж. По-високата скорост постигали чрез по-малко топове на борда, отколкото било обичайно за военните кораби. Така те били по-леки и при еднаква площ на ветрилата винаги по-бързи от преследващите ги бойни кораби.

През различни исторически периоди имало брегови пирати, които от своите тайни убежища откривали кораба и с добре прикрито ръчно оръжие се приближавали до него с малки гребни лодки или ветроходи. Щом установели, че е невъоръжен, те го абордирали и завладявали. Особено дръзки пирати предприемали с успех подобни нападения, при които твърде голяма роля играела изненадата, дори върху големи и въоръжени кораби. Но обикновено малките пиратски лодки отбягвали борбата със силно екипирани и въоръжени съдове. Екипажът и пътниците на нападнатите кораби бивали приемани в собствения екипаж или просто хвърляни зад борда. Пращали ги „да плуват у дома", освен ако не очаквали от тях висок откуп.

Пирати с дълготраен успех поддържали на борда на своите кораби или в ескадрата строг вътрешен ред. Неограничената дисциплинарна власт на пиратския капитан почивала изключително на неговия авторитет. Водач на кораб или ескадра ставал най-дръзкият, най-жестокият, увенчаният с най-голям успех. Той трябвало да потвърждава авторитета си във всеки бой, ако искал да остане капитан или адмирал на тая пъстра сбирщина. Малцина пирати са влезли

като легендарни фигури в историята чрез своите дела или злодеяния, за които се пеели песни и се разнасяли митове. Исторически обоснованите факти са още по-редки, от само себе си се разбира, че пиратите не водели дневник на борда. Повечето ставали известни едва при екзекуцията им.
Щом избухнели военни действия по море, почти всички морски разбойници се превръщали в капери. Каперството било държавно узаконена форма на пиратство. Един източник от онова време привежда следната разлика между капер и морски разбойник:
„Каперът, бил той свободен ловец, корсар или мореплавател-търговец, притежава редовен документ, с който върховната власт, на която той служи, му възлага заповедта да причинява щети на врага по време на официални военни действия и му казва какви вражески кораби трябва да напада и че не бива да напада никого извън онези, за които му е заповядано.
Морски разбойник, напротив, е онзи, който не служи на никоя определена власт, а заграбва всичко, което срещне, без оглед дали е на приятел, или враг, или без всякаква причина напада кораб по море и го ограбва."
Каперът, който екипирал и поддържал своя кораб на собствени разноски, предавал дял от плячката — една десета, една трета, понякога и половината — на своя господар-покровител. Останалата част от ограбеното представлявала за него правомерно придобита собственост. Воюващите сили издавали каперски писма, естествено, само за действия срещу неприятелски кораби и понякога за ограничена област. Ако плячката в тия рамки бивала твърде оскъдна и екипажът роптаел, не един капитан-капер прекрачвал охотно границата към пиратството и нападал вражески кораби и извън зоната на военните действия, а дори и неутрални кораби. Дълго време силите-покровителки мълчаливо търпели такова превишаване на пълномощията. Едва от XVIII век в международни договори и в националното законодателство се срещат по-остри разпоредби за упражняване на каперство.
Понеже повечето капери не искали и след войната да зарежат тоя занаят, който без особена мъка носел толкова много пари, те се превръщали в обикновени морски разбойници. За да се справят с тази напаст, английският капитан Чарлз Джонсън, който по всяка вероятност сам е бил пират, дал през XVIII столетие на своето правителство следния съвет:
„По време на войната почти няма морски разбойници, понеже те действуват тогава като капери. Ако правителството назначи за капери неколцина морски разбойници и ги изпрати в акция срещу морските разбойници, не само ще намали тяхното число, но и ще ги изтреби до крак според поговорката: Ако искаш да хванеш разбойник, послужи си с разбойник! Но за да ги направиш послушни, остави на каперите цялата плячка, която те завладеят от пиратите, понеже този род люде ограбват без разлика приятел и враг."
Разбира се, каперството не се упражнявало само от професионални разбойници, а и от мнозина истински патриоти, моряци и капитани на търговски и рибарски кораби, офицери и адмирали от военния флот, които вярно служели на своето отечество като капери.

За последен път каперството разцъфтяло през войните на Френската революция. От 1815 година европейските Велики сили не издавали повече каперски писма. И въпреки това Парижката декларация за морско право от 1856 година преждевременно обявила: „Каперството е и остава унищожено"; Съединените американски щати не подписали декларацията и по време на американската гражданска война каперството отново играло роля.
Твърде сродни с каперството били репресалиите*. За възстановяване на щети,

*Репресалии — принудителни мерки, прилагани от една държава в отговор на неправомерни действия на друга държава. Б. ред.

причинени от чужда държава или чужд поданик, пострадалият получава от своята държава репресивно писмо. С това писмо той можел да действува като капер срещу кораби, плаващи под флага на провинената страна. За разлика от каперството репресалиите се провеждали и в мирно време. При това средновековно упражняване на право границата към пиратството се нарушавала почти редовно.
Безспорно връхна точка в историята на пиратството станали колониалните разправии между жадно устремените към възход западноевропейски буржоазни държави — Франция, Холандия, Англия — и откривателските страни Испания и Португалия. Под буржоазните лозунги „Свобода на търговията" и „Свобода на морето", родени в началото на XVII век, англичани, холандци и французи водели жестока борба срещу търговските монополи, които Испания и Португалия учредили в своите колонии, и срещу подялбата на света в полза на тия две държави, провъзгласена от папа Александър VI. И не на последно място това ставало чрез могъщо организирано каперство и пиратство.
И едва на края, когато новите колониални сили и преди всичко Англия си проправили път чрез война и пиратство, тъкмо те разтръбили новия принцип Pirata hostis humani generis (Пиратите са врагове на човешкия род), защото сега морското разбойничество застрашавало тяхната собствена търговия по море. Ала поради липсата на ефикасно международно сътрудничество пиратството се задържало още дълго време.
Едва с по-нататъшното развитие на буржоазното понятие за собственост през XIX век забраната на пиратството станала основен, макар и все още некодифициран принцип на международното право. Един проект за забрана и борба с пиратството, изработен в 1927 година от експерти, бил разискван в Обществото на народите, но не кодифициран. На края в резултат на конференцията на Обединените нации по морско право на 29 април 1958 година в Женева била подписана от всички засегнати държави „Конвенция за откритото море". Като израз на съществуващите основни принципи в международното право тя съдържа много разпоредби за пиратството. Конвенцията влезе в сила на 30 септември 1962 година и задължава всички подписали я страни да си сътрудничат тясно за подтискане и унищожаване на пиратството.
Съставеното в Женева понятие за пиратството обхваща „... всеки противоправен насилствен акт, задържане или грабеж, извършени за частни

цели от екипажа или пътниците на частен кораб или на частно въздухоплавателно средство в открито море срещу друг кораб или въздухоплавателно средство, или срещу лица или имуществени ценности".
Въпреки тая тясна конкретна дефиниция пиратството дори и днес все още не принадлежи напълно на миналото.

Най-ранни исторически източници
II

Сведения за морско и крайбрежно разбойничество, както и за началото на мореплаването има най-напред от източното Средиземноморие, макар че хилядолетия преди това мореплаването и грабежът по море започнали по бреговете на Югоизточна Азия.
В нарязания бряг на Мала Азия и на хилядите острови в източното Средиземноморие пиратите намерили идеални убежища. Те предпочитали места, добре скрити и защитени от скални издатини и пясъчни плитчини, в близост до оживените търговски пътища. В един доклад на секретаря на египетския фараон Рамзес III от края на второто хилядолетие преди нашата ера се споменава за морски крайбрежни разбойници. Въведението към доклада гласи: „Виж народите на Севера, които живеят на островите, те са неспокойни, опитват се да проникнат към пристанищата".
Египтяните са ни оставили и първите писмени сведения за своите собствени грабежи по брега и отвличания на хора.
В храма на царица Хатшепсут край Тива, днешния Луксор, се разказва подробно за едно пътешествие към страната Пунт, състояло се около 1490 година преди нашето летоброене. Египетската флота брояла пет годни за плаване кораба, натоварени с войници и със стъклени изделия като главен обект за размяна с местните жители на Пунт. Пунтийците приели египтяните като пратеници на боговете и вярвали, че те са дошли в тяхната страна по небесния път.
Йероглифният текст съобщава по-нататък, че князът на Пунт се задължил да плаща данък и станал поданик на нейно величество египетската царица. Като данък египтяните взели: дървета, даряващи свещен дим, увити във влажно платно заедно с корените и пръстта, слонова кост в златна обковка, говеда и маймуни. Измежду другите дарове текстът споменава благоуханно дърво, свещена смола, хрътки, леопардови кожи и „родени в тая страна люде наедно с децата им". И финикийците съчетавали своята широко разклонена морска търговия с морско и крайбрежно разбойничество. В Сицилия, на африканските и испанските брегове те създали многобройни убежища, от които предприемали както търговските си плавания, така и грабителски и завоевателни походи. Финикийци плавали през Червено море до Индия, по поръка на египетския фараон Нехо заобиколили Африка, открили Канарските острови и населили Мароко, карали сребро от Испания, калай от Британските острови и янтар от Балтийско море. Прочут бил техният пурпур, който добивали от бодливия охлюв по финикийското крайбрежие. Когато тия охлюви

изчезнали от собствения им бряг, носели ги от Вавилон и други места. Финикийците разменяли пурпура срещу злато, слонова кост и роби, черни и бели. Наред с търговията и въоръжения грабеж на финикийците приписват и един особено коварен и лукав начин за залавяне на роби. На пясъка или на своите кораби те подреждали украшения и красиви материи и тъй примамвали жени и момичета.Сетне отплавали заедно с човешката плячка на борда, а преди това отрязвали въжетата на лодките на туземците и ги пускали в морето или ги разрушавали. В „Одисея" Омир отново поменава морското разбойничество. Той описва как екипажът на един финикийски кораб слязъл да търгува на малък остров, наречен от него Сирия. Там финикийците спечелили благоразположението на една робиня, сама произхождаща от Сидон. След като се врекли да я вземат със себе си у дома, тя обещала на своите съотечественици да им се отплати:

Тихо сега! Да не ми проговаря от вашите хора никой, когато ме среща близо из града по стъгдите, или на извора вън, да не би на стопанина в къщи някой да ме издаде. Той, веднъж разгневен, ще ме хвърли в тежки железни вериги и вашата смърт ще замисли. Нашия сговор помнете, обменяйте бързо товара. След като вашият кораб с товар обменен се изпълни, колкото може по-скоро вестта у дома ми пратете. Злато ще взема, което в мига под ръка ми се случи. Бих с удоволствие дала за такса и друга отплата. Аз възпитавам в палата синчето на моя стопанин — толкова будно дете, подир мене по цели дни припка. Бих го довела на борба, за него богата откупка бихте вземали при продан от чуждоезични народи.*

* Омир — „Одисея", петнадесета песен, превод Георги Батаклиев, изд. „Народна култура", 1971 г. Б. пр.

Един надпис на гръцкия бряг напомня също за отвличането на хора през тази епоха:
„Пирати пристигнаха нощем в нашата страна и отмъкнаха млади момичета, жени и други, роби и свободни, повече от тридесет на брой. Отрязаха въжетата на лодките от нашето пристанище, взеха лодката на Дорей и избягаха с нея наедно със своите пленници и с плячката."
В своята „Одисея" Омир възпява геройските подвизи на ахейци и безкрайното десетгодишно блуждаещо плаване на Одисей след боевете за Троя. Експедицията към Троя, в която взели участие повече от хиляда кораба и сто хиляди души, принадлежи, както и плаването на Одисей, към света на легендите. Ала Троя наистина съществувала — един град на входа на Дарданелите, който събирал мито за преминаване на тесния проток. В стиховете си поетът описва крайбрежното разбойничество и отвличането на хора от тогавашните мореплаватели като нещо напълно естествено. Тъй Парис, троянският царски син, напада със своите кораби града Сидон и отвлича изкусни тъкачки.
Или чрез словата на Одисей ни разказва:

Стигнахме в петия ден пълноводния ток на Египет. Там до потока Египет извитите кораби спряха. Дадох веднага повеля на мои отбрани другари кораба вън да изтеглят и близо да бдят неотстъпно. Други изпратих напред да огледат съседната местност. Дръзки от своята сила, започнали те да вилнеят из плодовития край на египетски мирни орачи, техните кротки жени и деца малолетни подбрали, а пък мъжете избили...*

* Омир — „Одисея", четиринадесета песен, превод Г. Батаклиев.

А ето на друго място в „Одисея":
Буря от Троя ме свлече в Измар, пред киконското племе. Сринахме ние града и мъжете избихме без милост, но от града задържахме жените и много богатства, тях поделихме съвместно, да има за всеки по равно.*

* Омир — „Одисея", девета песен, превод Г. Батаклиев.

Легендата за аргонавтите, в която вероятно са обединени множество морски митове, описва едно плаване, в което Язон и спътниците му се посветили на пиратство, щом им се удала възможност за това.
С правото на по-силния те отвлекли една царска дъщеря и коварно убили царския син. Целта на пътешествието им била да търсят Златното руно.
Много елини се впуснали по морето на запад, за да намерят нови земи. Гърци населили Сицилия и основали низ от пристанищни градове по италианския, френския и испанския бряг. Според гръцкия историк Херодот по време на един страхотен глад в малоазиатската Лидия царят изпратил своя син Тиренос с половината от народа си по море, за да опитат щастието си като пирати по чужди брегове.
Тиренците, наричани тъй по името на своя водач, се залостили на западния италиански бряг и превърнали Тиренско море (назовано пак на тяхно име) в свой ловен терен, където тяхна жертва ставали не само единични кораби, но и цели флоти.
Последни отплавали към западното Средиземноморие в VI век преди нашето летоброене фокейците, прогонени от персите. В началото на същия век те основали Марсилия на Рона, средище за търговия с кехлибар и калай. И фокейците кръстосвали като пирати морето. В 536 година преди нашата ера се стигнало до едно морско сражение пред Корсика, където шестдесет фокейски пиратски кораба били принудени да приемат боя с превъзхождаща ги флота на етруски и картагенци. Фокейската флота била разбита и 40 кораба паднали в ръцете на противника. Екипажите на корабите били избити с камъни близо до етруския град Червети. Но с това грабежът по море далеч не бил изкоренен. То било само битка за господство между пиратите в западното Средиземно море; фокейци, етруски и картагенци продължили пиратската си дейност.
За живота на неколцина елински пирати има исторически сведения. Поликрат, управлявал като тиран на Самос от 537 до 521 година преди нашето летоброене, обединил под своя команда пиратска флота от кръгло сто кораба, с която владеел Егейско море и брега на Мала Азия. Когато се домогнал до властта над

Самос, той се отрекъл от прекия морски грабеж, ала изисквал данък от всеки кораб, който плавал през контролираните от неговата флота води. Поликрат плячкосал дори правителствения кораб, изпратен от египетския фараон Амазис с княжески дарове за Крез, царя на Лидия.

Със засилването на държавния строй в Гърция и изграждането на военен флот от Атина, който встъпил в бой не само срещу персите, но и срещу пиратите, грабежите по море намалели, а морската търговия разцъфтяла. Атина обединила градовете по двата бряга на Егейско море в един морски съюз. Със своето добре стъкмено пристанище Пирея станала през V и VI век преди нашата ера средище на морската търговия и притегателна точка за морските разбойници.

Морският съюз осигурявал на търговските кораби конвой от триери и се борел срещу пиратството по гръцките острови и по йоний-ския бряг. Но времето на спокойствие и мирна търговия не траяло дълго.С поражението на Атина в Пелопонеската война(431 — 404 г. пр. н. е.) се разпаднала и нейната морска мощ, пиратството пак разцъфтяло. След 27 години война пиратското попълнение от безработни войници и моряци било повече от достатъчно. Пиратите нападали дори Пирея, пристанището на Атина. Товарели на своите кораби стоки и хора, ограбвали сарафите и необезпокоявани напускали пристанището.

По време на владичеството на Александър Велики адмиралите му Хегелох и Амфотер водели срещу пиратите борба с променлив успех. Ала след неговата смърт в 323 година пр. н. е. пиратските флоти се възродили отново. С борбите за власт и за подялба на огромната империя настъпил бърз стопански упадък. Процесът на социално разпадане в елинските държави се изострял още повече от завърналите се от военните походи войници и матроси, в по-голямата си част останали без родина и имот. Понеже Рим, който от III столетие преди нашето летоброене започнал борбата за хегемония в западното Средиземноморие, се намесил и във вътрешните работи на Гърция, социалните и политически разпри в гръцките градове се обърнали в борба срещу римското господство. В резултат на тази борба гръцките градове били обезлюдени и опустошени, но това пък засилило присъединяването към пиратите, които със свои средства продължили борбата — на море и по бреговете — срещу Рим и срещу всичко, което било римско.

Част от морските разбойници се посветили на търговията с роби. Остров Делос в Егейско море станал по онова време най-големият пазар на роби в Европа. Пирати предлагали там всекидневно за продажба хиляди роби. В 69 година пр. н. е. при борбата за власт между морски разбойници Делос бил опустошен из основи, западнал и не могъл вече да се съвземе.

Пирати застрашават световната мощ на Рим
III

Пълното покоряване на Гърция от Рим във II столетие преди нашата ера донесло края на гръцкото мореплаване. Римското господство по море се

ограничило отначало само върху част от Средиземноморие-то. Другата, по-голяма част се владеела от Картаген, финикийско поселище на африканския бряг. Едва след разрушаването на Картаген (146 г. пр. н. е.) в Пуническите войни Рим изцяло поел картагено-гръц-ката морска хегемония.

От Рим изхождали трайни морски пътища за превоз на стоки, оръжия, граждани и войници към всички крайбрежни провинции на империята. Без някакъв що-годе значителен собствен износ Рим изтръгвал от подчинените народи данъци и ги разпращал за изхранване на населението си и за задоволяване на жаждата за лукс на робовладелците. Данъците обхващали най-различни неща: хранителни продукти, съхранявани най-често в амфори, зърнени храни, дървен материал, добитък, луксозни стоки като скъпоценни камъни, бисери, злато, слонова кост, подправки и, разбира се, роби, и пак роби. Римските аристократи нареждали дори да се разглобяват гръцки вили и египетски обелиски и камък по камък да се транспортират в Рим.

Изходната и крайна точка на всички морски превози била Остия, пристанището на Рим. От егейските пристанищни градове Ефес и Пергамон идели стоките, докарани по азиатските сухоземни пътища. Морският път преминавал между островните архипелази и се събирал с този, по който прекарвали пшеницата от Черно море. Пурпурните тъкани на някогашните финикийци се товарели в Антиохия за Рим.

От Селевкия, пристанището на Антиохия, корабите поемали курс към Родос, най-важната база в източно Средиземно море, плавали сетне южно от Крит и минавали през Месинския проток към Остия.

Един от най-значителните морски пътища свързвал Рим с южния бряг на Средиземно море. От тук пристигали жизнено необходимите зърнени храни от Северна Африка, тамян и парфюми от Арабия, бисери и корали от Червено море, памук от Индия, коприна и подправки от Китай. Това били първите наченки на една действително световна търговия в рамките на познатия тогава свят. Поради летните северни ветрове плаването от африканския бряг към Рим било възможно само напролет. Един помощен път към Нил отвеждал от запад към изток надлъж покрай африканския бряг с междинен престой в Лептис Магна, гдето дотоварвали злато и животни.

При плаването на северозапад от Остия корабите следвали брега и през изкуствено прокаран воден път достигали до Рона. Тук завършвал западният сухоземен път между Римската империя и страната на германските племена, който се простирал през Рейн до Северно море.

По този път се транспортирал на юг и британският калай. Отвъд Гибралтар на запад имало слабо използвана съобщителна връзка с южния испански бряг към Кадис. По-далеч в Атлантика римски мореплаватели по всяка вероятност не са стигали. След разгрома на Картаген римската военна флота западнала, понеже римляните си въобразили, че нямат вече враг по море. Но скоро ги излекували от тая заблуда. Богатствата, превозвани по море, привличали с непреодолима сила морските разбойници и първите лесни успехи на пиратите бързо умножили техните флоти.

Първо гръцките и малоазиатските морски разбойници смущавали връзката между Рим и Египет, а с това и жизнено важния южен път, и то така ефикасно, че цените на зърнените храни в Рим нараснали непоносимо и довели до гладни бунтове на плебейското население. В лицето на понтийския цар Митридат (111 — 63 г. пр. н. е.) пиратите намерили открит покровител и закрилник. Сам притежател на силна военна флота, той събрал около себе си всички пирати от гръцките острови и малоазиатските брегове и с тия сили застрашил най-важните морски пътища на Рим. Едва когато римляните взели на служба флотски ескадри от Кипър и Родос и ги хвърлили в бой срещу пиратите, морската мощ на Митридат отстъпила и западнала.

Ала Рим не останал спокоен. Киликийски пирати, подсилени от бездомни картагенци и гръцки пирати, от избягали роби и обеднели италийци, заплашвали морските пътища за Остия и се превърнали в истинска опасност за световната мощ на Рим. Техните малки, пъргави кораби с един ред гребла, наричани либурни, станали по-сетне образец за римската военна флота. Според древни източници киликийските

пирати вдигали на рейте флагове с мъртвешки череп или кост като символ на смъртта, за да стряскат враговете си. Прилаганата от тях тактика била проста. Щом откриели пред брега или в някой проток между островите кораб, те гребели бясно към плячката и от висок, превишаващ бордовите стени на лодката им кастел скачали на абор-дирания кораб. Тук битката се решавала в ръкопашен бой с меч и кинжал. Най-опасният противник на пиратите бил по-бързият военен кораб, който ги принуждавал да влязат в сражение и ги надвивал чрез своето превъзходство в жива сила.

Киликийските пирати организирали групово не само грабежите по море и подялбата на плячката, но и на сушата живеели задружно по свои собствени закони. Брегът на Киликия се простирал от днешната турско-сирийска граница надлъж по залива Искендер. От върховете на предпланините с височина 3000 метра се вижда морето чак до Кипър. Надлъж по брега били построени добре видими сигнални кули, от които с разноцветни знамена известявали приближаването на обекти за плячка или предупреждавали за идването на военни кораби. Многобройни добре укрити, защитени от скали малки пристани предлагали идеален заслон за пиратските кораби, а за всеки случай в планините били построени укрепления, които оставали недостъпни за чужди хора.

Главен дял от плячката били откупите, които те изтръгвали от състоятелни пленници, и контрибуциите, налагани на пристанищни и крайбрежни градове срещу обещание да ги пощадят от оплячкосване.

В 78 година преди нашата ера, когато пътувал по море от Рим за Родос, в ръцете на киликийски пирати попаднал младият Гай Юлий Цезар. Той бил изгонен от Рим като привърженик на Марий, политическия противник на диктатора Сула. Среден оратор според преценката на своя учител, той поискал да използва изгнанието и да се обучава в школата на прочутия майстор на реториката Аполоний на остров Родос. Когато търговският кораб, на който плавал Цезар със свитата и робите си, преминавал край остров Фармакуза до скалистия бряг на Кария, откъм кърмата изведнаж се показали множество

гребни кораби и скоро настигнали бавноходния търговец. Той свил ветрила и се предал, без да окаже ни най-малка съпротива.
По сведения на гръцкия писател Плутарх (роден около 46 г. пр. н. е.) по време на цялото това произшествие Цезар бил напълно спокоен, останал седнал на своето място на палубата и четял, обкръжен от свитата и робите. Когато пиратите се приближили към него и поискали да узнаят името и званието му, той само за миг вдигнал глава и след един пълен с презрение поглед към главатаря им мълчаливо продължил да чете. Един мъж от свитата, лекарят Цина, произнесъл името на знатния аристократ: Гай Юлий Цезар. Мълчал и след като го запитали за размера на откупа, който е готов да плати; а пиратите още по-разгорещено дискутирали този въпрос. И когато на края постигнали съгласие за десет таланта, а Цезар изглеждал както и преди напълно безучастен, пиратският предводител, разгневен от високомерното държане на знатния римлянин, удвоил сумата и му креснал: „Или двадесет таланта, или..." Тогава пиратите се стреснали от изненада: едва сега младият мъж се показал истински засегнат от обидата и безсрамието, че го оценяват тъй ниско. Ако разбирали от занаята си, трябвало да искат 50 таланта!
Естествено пиратите приели предложението, започнали да третират своя пленник извънредно вежливо и го отвели в скривалището си.
Тук Цезар се занимавал със спортни упражнения, съчинявал стихове и речи. Вечер ги четял на пиратите, за да изпробва тяхното въздействие. Плутарх пише, че за поетическото изкуство на Цезар те си съставили изключително лошо мнение. Просто му се надсмивали и го наричали римския глупак.
Цезар също не криел мнението си за пиратите. Открито им казвал, че след освобождаването му ще се върне и ще нареди да ги екзекутират всички един след друг. След 38 дни в убежището на пиратите пристигнало известие, че петдесетте таланта са на разположение у легата Валерий Торкват в Милет. Още на следния ден откарали с кораб Цезар и свитата му в Милет, гдето парите били предадени на разбойниците. Току-що стъпил на сушата като свободен човек, с енергия, каквато не подозирали у него нито пиратите, нито политическият му противник Сула, който го нарекъл веднаж „момчето с фуста", Цезар се заел с осъществяването на своя план за наказание на пиратите. С четири галери и 500 войници той още на другия ден ги изненадал при Фармакуза. По всяка вероятност разбойниците били не само учудени, че виждат своя пленник толкова скоро, но и още опиянени от празнуването на плячката. Цезар взел в плен 350 пирати — успели да се изплъзнат само малцина, — намерил и своите 50 таланта още непокътнати. Той потопил в дълбоки води пиратските кораби и отвел пленниците в Пергамон, главната квартира на римския претор Юний. Преторът отсъствувал, заместникът му нямал пълномощия. На Цезар не се удало да получи решение за екзекуция на пиратите и затова сам си присвоил властта на съдник. Наредил да отделят 30 главатари и да ги оковат във вериги. Тогава им припомнил своето обещание да ги разпъне на кръст. Ала с оглед на дружелюбието, което му оказали по време на принудителното пленничество, той решил да прояви към тях последното си благоволение: на главатарите преди разпъването ще прережат гърлата, обикновените пирати ще бъдат

удушени. Така и станало. После Цезар продължил своето пътешествие към Родос.
Плутарх пише и за омразата, с която киликийските пирати преследвали римляните:
„Щом пиратите узнаели, че между пленниците се намира римски гражданин, те се престрували на ужасени, биели се в гърдите и се хвърляли в краката на пленника. Най-верноподанически го молели за прошка. Други му нахлузвали обувки и го обличали в широка римска тога, за да вижда всеки кой е той. След гаври от подобен род го молели да стъпи на стълба, която слизала до водата, и оттам свободен и необезпокояван да напусне борда. Ако пленникът откаже, със сила го изтиквали през стълбата в морето."
Не сполучил и опитът на Рим да унищожи морските разбойници с една силна бойна флота, командувана от Путлий Сервилий. Либур-ните на пиратите били по-пъргави от дву- и триредовите галери на римляните и успявали да се изскубнат от боя. А щом военните кораби се отдалечавали към друго море, синовете на Киликия отново се втурвали по римските морски пътища, ограбвали кораби и вземали пленници. Хлябът в Рим станал тъй оскъден и скъп, че в 67 година пр. н. е. Римският сенат назначил за пълководец срещу пиратите Гней Помпей и го удостоил с особени пълномощия. Походът изглеждал тъй труден, че Помпей измолил тригодишен срок за изпълнение на поръката. Помпей се показал умел и ловък адмирал. Наредил да построят 500 либурни по типа, с който пиратите действували. Насочил се първо към западното Средиземноморие, разделил го на 13 сектора и за всеки от тях назначил военачалник, комуто бил подчинен съответен брой кораби. Сам Помпей поел командата на централната флота, която заела наблюдателна позиция между Африка и Сицилия.
Наред с флотските сили Помпей съставил и една армия от 12 000 пеши легионери и 5000 конници и ги пратил на бой срещу крайбрежните поселища на пиратите. Той обмислил и организирал цялата операция тъй блестящо, че след 40 дни могъл да извести на Сената: в западното Средиземноморие няма вече пирати.
Тогава Помпей се обърнал към източната част на Средиземно море, към района на киликийските морски разбойници. Предупредени навярно от успешната тактика на римския пълководец и съзнавайки своите големи сили, пиратите излезли в открит бой срещу римската флота при Корацезиум — и били победени. По тогавашни сведения морските разбойници загубили в сражението 1300 кораба, други 400 паднали в ръцете на победителя, 20 000 пирати били пленени и 10 000 загинали.
Победителят постъпил снизходително и умно. Наредил да бъдат екзекутирани само няколкостотин предводители, а заселил всички останали пирати по безлюдните брегове на източното Средиземноморие.
След тази голяма победа на Помпей Кипър, Крит, Минорка и Майорка се подчинили доброволно на римското морско владичество. Изглеждало почти сигурно, че плаването в Средиземно море е вече безопасно. Ала пиратството не

било мъртво, само временно го се изместило по периферията на Римската империя.
Илирите по далматинския бряг на Адрия останали както и преди морски разбойници, от които се страхували всички наоколо. Когато една римска мисия се оплакала, че те плячкосват римски кораби и ги отвличат, владетелката на илирите отвърнала: „Не мога да запретя на мъжете от моя народ да извличат от морето облаги." Пунически и гръцки кораби пък се впускали на лов срещу римски търговски
кораби и твърде скоро пиратството започнало да приема опасни за Рим размери.
Римската империя била отслабена от вътрешните борби за властта след убийството на Цезар през март 44 година пр. н. е. и пиратите използвали този шанс. Между новите властници привличало особено внимание едно име: Секст Помпей, вторият син на Гней Помпей, великия победител на пиратите. Снизходителността на бащата докарала под флага на Секст Помпей множество някогашни пирати и техните синове. Ала най-голямата част от екипажите му съставяли избягали роби, на които той осигурявал убежище и обещавал свобода. И скоро Секст Помпей разполагал с могъща пиратска флота. С тази флота завладял Сицилия, Сардиния и Корсика и блокирал морските пътища за Рим. Това принудило Октавиан, приемника на Цезар и по-късно император Август, да сключи със Секст Помпей в 39 година пр. н. е. договора от Мизенум. Този договор преди всичко гарантирал на Секст Помпей Сицилия, Сардиния и Корсика дотогава, докато Октавиан и Антоний държат завладените от тях провинции. Освен точа договорът съдържал амнистия за всички последователи на Сикст. Намиращите се при него роби били признати за свободни, а Помпей се задължил да не приема повече избягали роби и да доставя на Рим зърнени храни. Ала много скоро пиратските кораби на Секст Помпей отново плячкосвали брегoвете на Италия и спирали подвоза на стоки към Рим. В столицата пак заплашително се надигали гладни бунтове. И понеже Помпей наново приемал на борда на своите кораби избягали роби, Октавиан провъзгласил борбата срещу него за война срещу бягството на роби и назначил Агрипа, един вече изпитан военачалник, за адмирал на римската флота. Със завидна енергия Агрипа преустроил флотата и я усилил с нови кораби, а в 36
година преди н. е. при североизточния нос на Сицилия край Наулохус дал решително сражение на флотата на Секст Помпей. Пиратите били разгромени, изскубнали се само 17 кораба. Победата на Агрипа била улеснена, понеже много екипажи на Помпей, съставени от някогашни роби, не се биели, а се предавали — Агрипа им обещал да ги приеме в своята армия като свободни хора. На първо време те действително били включени във войската, но в уречен ден по тайна заповед на Октавиан 30 000 души били задържани и предадени на старите им господари. Хиляда роби, чийто произход не могли да установят, били екзекутирани.
След битката Секст Помпей забягнал в Мала Азия, гдето бил заловен и умъртвен. Рим се избавил и от тази опасна заплаха. В понататъшния ход на римската история не се създала вече мощна концентрация на цели, военно

организирани пиратски флоти. Но морският грабеж на отделни пирати продължил да застрашава римските търговски кораби, докато те плавали по Средиземно море.

Грабителски и завоевателски плавания на готи, вандали и викинги
IV

Юлий Цезар писал за германите, че те не смятали за позор грабежа, ако той бил извършван извън техния племенен съюз. Първото описание за пиратство в района на Северно море произхожда от перото на римския летописец Корнелий Тацит. В биографията „Животът на Агрикола", излязла през 98 г. от нашето летоброене, той разказва как германи, взети насилствено в римската армия, при една военна акция в Британия през 83 година от н. е. пребили римския капитан и римляните, които ги обучавали, и избягали. На брега те овладели три лодки. Принудили водача на едната да им служи за пилот, а другите умъртвили. С трите плавателни съда германите се провирали надлъж по британския бряг и опитвали щастието си като морски разбойници. Изглежда, че то не било твърде благосклонно, защото Тацит пише как те убивали и изяждали по-слабите помежду си, а сетне и онези, върху които паднел жребият, за да не измрат всички от глад. На края, когато напуснали корабите си, били пленени от фризите като пирати и продадени за роби.

През второто и третото столетие от нашата ера у германите се появили трайни племенни съюзи и народности. Живеещите по крайбрежието,предимно фризи и сакси, били добри корабостроители и мореплаватели и търгували с балтийските и скандинавските племена.

Със своите кораби те същевременно предприемали и грабителски набези по море, за да завладеят съкровища и роби за продан. Това съчетание на морска търговия и разбойничество довело до натрупване на богатства в ръцете на племенната аристокрация и ускорило разпадането на първобитното общество. Властта на племенните водачи нараствала, а племенното благородничество и васалите придобивали все по-голямо влияние. Всички те искали да завладеят нови земи и да съберат военна плячка, за да станат още по-богати. В своите военни и завоевателни походи германските племенни съюзи проникнали дълбоко в Римската империя и стигали до брегове на Средиземно море. В 251 година от н. е. готи завладели и разграбили тракийския град Филипополис. Те победили войските на римския император Деций, който сам загинал в битката с готите. Три години по-късно готите отново нахлули в Тракия и се промъкнали до Тесалоники (Солун). През годините 258 — 268 предприемали оттук грабителски походи по море към Гърция и по малоазиатския бряг, като плячкосали много градове: Ефес, Никая, Никомедея и други. По сведения на древни автори в най-големия пиратски поход на готите през 267 година участвували над 500 кораба и повече от 100 000 души.

По време на германското преселение на народите през 406 година вандалите прекосили Рейн. През Трир, Париж, Тур и Бордо те със сражения си пробили път през цяла Галия и в 411 година достигнали Южна Испания.
В 428 година вандалите избрали за свой крал Гайзерих, който заповядал да построят кораби по римски образец. С тая флота вандалите — стари източници говорят за 80 000 души — заедно с конете и каруците и с цялото си имущество се прехвърлили през 429 година на североафриканския бряг. Гайзерих, към когото се присъединили и големи орди готи и алани, системно настъпвали на изток покрай брега, в 439 година завладял Картаген и установил там своя владителски дом. Завоюването на Северна Африка от вандалите било много улеснено от помощта на робите и колоните от тая римска провинция, които вдигнали бунт срещу Рим.
Главната мощ и жизненият нерв на вандалите била тяхната флота. С нея от Северна Африка те овладели Балеарските острови, Сардиния, Корсика и част от Сицилия. От брегoвете на своята новородена империя те се впускали в грабителски плавания към Италия и Гърция.Тук се натъкнали на Източната римска империя,създадена в 395 година при подялбата на огромната римска държава. Под командата на адмирал Василиск срещу вандалите била изпратена флота от 212 галери и 70 000 мъже, за противника не се знаело почти нищо. Според летописите вандалите нападнали източноримската флота при Кап Бон по време на едно примирие. Може донякъде да се предположи, че това твърдение от източноримска страна е било съчинено за оправдание на катастрофалното поражение, което понесла собствената им флота. Като резултат на вандалската победа Източен Рим официално отстъпил на Гайзерих по-голямата част от североафриканския бряг.
От новопридобитите и от старите си бази вандалската флота засилила своите пиратски походи по италийските, гръцките и малоазиатските брегове. В 455 година Гайзерих нападнал Рим и предоставил за 14 дни града на своите вандали за грабеж. Понеже тогава били разграбени и унищожени и християнски културни блага, по-късно един епископ измислил термина „вандалщина" като синоним на безсмислено унищожение. Кралството на вандалите просъществувало до 534 година.
По брегoвете на Северно море се поселили фризи, сакси, англи и юти, по северозападния бряг на Балтийско море даните, всички дръзки мореплаватели и пирати, които нападали и подлагали на плен и пожар Британия и северозападните брегове на Галия. Във връзка с тия грабителски набези за пръв път се появило наименованието викинг. Датският летописец Саксо, роден около 1150 година, описва много пластично как с развитието на феодализма в скандинавското общество
се засилвало и морското разбойничество, упражнявано от аристокрацията. Под пиратския флаг се разрешавали и борбите за. могъщество и власт между благородниците, кралете произлизали от знатните родове с най-много победи. Саксо назовава цял низ примери за пиратството на крале и аристократи.
„Хелго, син на датския крал Хулдан и сам по-късно крал на Дания, се отдал на морско разбойничество .."

„Халдан, крал на Дания, след тригодишно владичество отстъпил доброволно властта на своя брат Харалд и тъй като бил буен и неукротим, се заел с пиратство."
„Коллес, крал на Норвегия, и Хорвендил, херцог на Ютландия, живели по едно и също време и били и двамата прочути морски разбойници."
„ Оло, по прякор Бързия, норвежки принц, по волята на своя баща станал морски разбойник, за да избави морето от други морски разбойници.
Той станал тъй могъщ по море, че надвил и унищожил 70 прочути морски разбойници, всички знатни принцове, а най-знатните по име Бирвил, Хуирвил, Торвил, Неф, Ореф, Редуарт, Ранд и Еранд."
Викингите или норманите, както по-късно ги назовавали всички, към края на осмия век нахлували в Британия предимно от Дания. Тъкмо затова в английската история ги наричали и дани. Като начало на пиратските набези се смята нападението от норманите на манастира Линдисфарне на 8 юни 793 година. Богатият и прочут по онова време манастир на едноименния остров пред източния шотландски бряг бил оплячкосан и подпален. Всички негови обитатели били избити. Скоро последвали други нападения върху манастири и черкви, та в края на литургията но време на богослужение пеели: „Господи, избави ни от ужаса на норманите!"
Докато отначало се ограничавали да разграбват английския бряг, от средата на деветото столетие норманите завзели цели области и ги населили. След островите Шетлънд, Оркни и Хебридите те анексирали на края целия североизток на Британския остров.
Стигнали чак до Фарьорските острови и Исландия, гдето също основали поселища. Със своите кораби норманите системно претърсвали европейските брегове, плавали по Балтийско и Северно море, в Атлантика, в Средиземно и Черно море. Бързите викингски лодки с дракона, изрязан на високия буг, нахълтвали в речните устия и плавали нагоре срещу течението, докато наближат набелязания град. Част от пиратите отвличали коне на паша по ливадите и по уречен знак цялата орда нападала града от сушата и от водата. Най-примамливи обекти за грабеж били църквите и манастирите с натрупаните в тях богатства и съкровища. Норманите не само плячкосвали, а отвличали и пленници, които продавали по пазарите на различни европейски и азиатски страни като роби. Само от Франция и Нидерландия те отвлекли повече от 100 000 души. Щом срещнели твърда съпротива, те се пазарели, преговаряли, измисляли всевъзможни военни хитрини или се оттегляли.
По Елба, Везер и Рейн норманите проникнали в Германия. След като в 854 година подложили Хамбург на плен и пожар, в 994 година те повторно изникнали в устието на Елба. Известният хронист Адам от Бремен, който назовава нашествениците с латинската дума „Pyrates", пише между другото:
„Когато викингите плаваха нагоре по устието на Елба и нахлуха във вътрешността на страната, саксонските големци се обединиха. Въпреки слабостта на своите войски те изчакаха варварите край Щаде, когато вече бяха напуснали корабите си. Битката беше тежка, достопаметна и много злощастна.

И от двете страни се сражаваха храбро, ала на края нашите се оказаха по-слаби. Викингите победоносно разбиха и разпиляха цялата саксонска войска."
Адам от Бремен пише и за нападението по Везер:
„Други викинги, които проникнаха по Везер, опустошиха страната Хаделн чак до Лезум и с голям брой от пленници стигнаха до тресавището при Глинщед."
На края хронистът отбелязва:
„От това време насетне викинги постоянно нахълтваха за грабеж из тия области. Страх изпълни всички градове на Саксония. Дори Бремен започна да се укрепява с един много силен вал. Старите хора още си спомнят как архиепископ Лиавицо нареди тогава да откарат черковното съкровище и всички черковни утвари у предстоятеля на катедралата в Бюкен."
Нагоре по течението на Рейн норманите достигнали Кьолн, Бон и Аахен. Един потомък на Карл Велики поискал да се откупи от нападенията и им подарил Валхерен в устието на Рейн. Норманите го преустроили в своя база и оттам полесно проникваали в немските и френските реки.
От нашествията на норманите особено силно пострадала Франция.
В 841 година те опустошили Руан, в 843 година подпалили Нант, а в 845-а разграбили Париж. По Лоара проникнали до Орлеан, по Гарона до Тулуза. В 882 година се появили по Маас, в 883-а по Шелда, в 884-та по Сома, а в 885-а те наново се възправили срещу Париж, когото обсаждали безуспешно в продължение на десет месеца.
Абон, френски монах от абатството Сен-Жермен, в една дълга латинска поема за втория норманси щурм съобщава:
„Към Париж по Сена се приближаваха 40 000 викинги. Техните кораби тъй нагъсто покриваха повърхността на водите, че нито една вълна не проблясваше на две мили надолу по течението. След като бе отблъснато първото нападение, те заеха постоянна позиция на възвишението Сен-Жермен л'Оксеруа. Оттук плячкосваха и убиваха всъде около обсадения град, ала не им се удаде да нахълтат в града."
Парижани се поучили от първото нападение и издигнали като бариера върху реката един силно укрепен мост. Така бранителите спечелили време и когато освободителните войски се появили пред Париж, викингите се оттегляли, без да постигнат успех.
В 911 година норманите, предвождани от своя княз Роло, завзели една област по устието на Сена, която по-късно получила названието Нормандия. Поселилите се тук нормани много бързо се претопили в местното население и с течение на времето приели неговия език и обичаи.
След поражението на скандинавските нормани в англосаксонска Британия уседналите във Франция нормани начело с Вилхелм Завоевателя в 1066 година с 1400 кораба дебаркирали на английския бряг. След като на 14 октомври победил край Хастингс англосаксонския крал Харолд, Вилхелм сам се коронясал за крал на Англия.
Към 860 година северните пирати обиколили Иберийския полуостров, проникнали за пръв път в Средиземно море и плячкосали бреговете на Испания, Южна Франция и Италия. С ненадейни удари те стигнали чак до

североафриканския и малоазиатския бряг и се опитвали да нападат дори Рим и Византия, столиците на познатия тогава свят. Загнездили се в Долна Италия и в Сицилия и в 1130 година папата коронясал норманския херцог Роберт II за крал на Апулия и Сицилия.
Деканът* на Сен Кантен разказва за лукавите действия на викингите при

*Декан - висш католически духовник. Б. ред.

разрушаването на италианския град Лука:
„Норманите, след като връхлетяха Пиза и Фиезоле, обърнаха носовете на своите драконски кораби към епископския град Лука на устието на Магра. Градът бе подготвен за пристигането на викингите и боеспособните мъже бяха заели градските порти и градските стени. Ала нападението не се състоя. Вместо него пред градската порта се яви предводителят на викингите Хащайн с неколцина свои другари, всички невъоръжени, и изяви желание да приеме християнството и да бъде покръстен от епископа на града. Макар и при съблюдаване на нужните при тия обстоятелства мерки за сигурност, молбата биде приета, Хащайн бе покръстен и отведен пак пред портата.
Към полунощ голямата тълпа викинги, с високи крясъци наближили градската порта. Те крепяха помежду си носилка, на която лежеше уж внезапно умрелия Хащайн. Последната му воля била да бъде погребан в катедралата на Лука. Би ли могла да бъде отхвърлена тая последна молба на човека, приет току-що в лоното на църквата?
Епископът заповяда да пропуснат мъртвеца и явно невъоръжените съпроводители. Ала опелото не можа да се състои, понеже пред олтара Хащайн възкръсна из мъртвите. Викингите грабнаха укритото в носилката оръжие и се втурнаха върху ужасената траурна процесия. Във всеобщото объркване цялата викингска войска премина през градските порти. Лука биде разграбен и унищожен."
В Източна Европа нормалите били наричани варяги. Наред с пиратските походи те се занимавали тук преди всичко с търговия на роби. През Константинопол или през Волга и Каспийско море те доставяли своята стока към Иран и съседните му страни. Пътят на варягите от Скандинавия към Константинопол водел през финските морски заливи, Нева, Ладожкото езеро, Волхов, Илменското езеро, Ловат, част от Двина и Днепър до Черно море.
Би било историческа неправда викингите да се представят само като опасни морски вълци. Наред с откривателските плавания, при които те достигнали Исландия, Гренландия и Северна Америка, викингите открили околовръст цяла Европа един плавателен път, който включвал не само морското протежение от Балтийско до Черно море, а и всички по-големи европейски реки. За следващите столетия този плавателен път образувал основата на европейската международна търговия.
Решаващо превъзходство над противниците си вигингите постигали чрез своите драконски кораби и воинската храброст на екипажите.
От многобройни находки станало възможно да се реконструира драконският кораб. Грижливо бил копиран един изровен през 1880 година край селското

имение Гокстад викингски кораб и със съда, построен по негов образец, екипаж от 13 души през 1893 година преплавал под ветрила Северния Атлантик до Чикаго за 40 дни. Достигнал скорост до 10 възла, корабът показал отлични качества дори при тежки бури в Атлантика. С водоизместимост 28 тона той имал дължина 23,8 метра, ширина 5,1 метра и газел на дълбочина 1,75 метра.

За всяка своя драконска лодка викингите имали здраво изпитан екипаж, в който на две вахти работели по 40 души. Едната вахта обслужвала 32-те гребла — от всяка страна на борда лодките имали по 16 гребла,— кормилото и ветрилата, докато втората вахта почивала. Мачтата била с височина 13 метра и с едно четириъгълно ветрило, нашарено на ивици, с площ около 70 квадратни метра. Лодките били също боядисани в пъстри цветове. Драконовата глава, на която били наричани тия дълги лодки, била поставяна на високия форщевен само при военни плавания.

Още от младини обучавали екипажите в духа на древните саги. Те действували според правилата на завоевателите от разпадащото се вече първобитно общество, които героизирали борбата, грабежа и бързите победи. Плавали най-често в по-малки или по-големи флотилии, въръхлитали винаги изневиделица, дръзки, алчни за плячка и решени да изтръгнат победата.

Липсват достоверни източници за правилата, които ръководели обществения живот на викингите. По преданията на сагите всеки викинг бил кръвен брат на своите другари по лодка, за чиято смърт бил длъжен да отмъсти на врага с цената на собствения живот. Плячката се разпределяла равномерно между всички бойци от лодката, след като се извади делът на водача. Укриването на плячка означавало изключване от общността на лодката. Съблюдавали и строга дисциплина при предаването на известия. Всяка вест или новина се съобщавала първо на водача на общността. Той решавал дали и в каква форма тя може да бъде достояние на всички останали. Под страх от наказание било запретено да се разпространяват или разправят слухове или клевети. Водачът на общността не се определял по рождение или заповед, а бил избиран от нейните членове и се подчинявал на решенията на задругата. Той притежавал неограничена власт да управлява според законите и правилата. На заповедите му не можел никой да противостои.

Разбира се, викингските походи не могат да се обяснят от гледна точка само на литературата от сагите, възникнала при това столетия по-късно. Модерната историческа наука доказва, че се касае за дела и събития, които съпровождат процеса на създаване на раннофеодалните държави в Европа и само в изключителни случаи водят до трайно просъществувало наименование на страни или образуване на държави. Грабителските походи и търговските плавания, включващи и обширно разпространена търговия с хора, предлагали на благород-

ниците и техните приближени възможности за обогатяване, които те използвали напълно според своите закони и схващания за морал.

Заблуждаващ е също и терминът викингско изкуство. С това име наричат погрешно цялата скандинавска културна епоха от 800-та до 1100-та година. В действителност викингското изкуство продължава традициите на германското и

ранносредновековното изкуство, обогатено с елементи на ирландско, каролингско и най-вече на ориенталско изкуство като резултат от далечните търговски връзки на викингите.

Пиратството в Северно и Балтийско море
V

Докато норманите по време на своите грабителски и завоевателни походи всявали страх и ужас навред по Европа, морското и крайбрежно пиратство нараствало заплашително и в басейна на Северно и Балтийско море, изходната точка на викингските походи. Империята на Каролингите се разпаднала от собствените си вътрешни слабости. В Скандинавия се образували феодални кралства, които почти непрекъснато воювали помежду си. Балтийските славяни, в стадия на раннофеодално развитие, нападали чужди брегове, ала трябвало и сами да се бранят от завоевателния натиск на датските и немските феодали. Между различните крайбрежни държави на Северно море и Балтика възпирала през десети и единадесети век оживена морска търговия, смущавана постоянно от грабителски набези и нападения, от лов на хора и пиратство. Един летописец разказва за онова време:
„Морското разбойничество в Северното море, а и другаде у дат-чани, шведи, нормани, сакси, венди, руси, англичани и шотландци взе вече такива неимоверни размери, та нищо по море или на брега не бе подсигурено срещу техните грабителски походи и внезапни нападения и ако преди само отделни лица се занимаваха с морско пиратство, сега то стана дело на нации и народи. Шведите ограбваха датчани и руси, датчаните и норманите — англичани и сакси, вендите — дани, саксите — англичани и французи."
Това изброяване дори не е пълно. Непонятно е защо не са споменати фризите, понеже те били не само добри мореплаватели, а и морски разбойници и търговци на роби. Със своите кораби те придружавали Карл Велики във военните му походи срещу западните славяни и саксите, подпомагали английските крале против норманите, а една флотилия от фризийски пирати взела участие през 1097 година в сраженията на първия кръстоносен поход край Таре. От грабителски нападения не бил пощаден дори и фризийският бряг. Около 1000-та година датски и шведски морски разбойници нахлули във Фризландия. Според преданията те били две мощни орди — само едната брояла над 20 000 души, — които разграбили и опустошили цялата страна.
Балтийски славяни, ободрити, лютици и поморани — летописецът ги нарича и венди — предприемали от южния балтийски бряг наред със своите търговски плавания често и разбойнически нападения по скандинавския бряг и преди всичко по датските острови. Връхлитали върху Готланд и Борнхолм, Фалстер, Лааланд и Ютланд, проникват чак до английския бряг. При едно нападение в 1135 година над Конунгахела в Норвегия те отвлекли 7000 пленници, жени, момичета и момчета и ги продали на славянските робски пазари за Ориента. Когато датчаните в 1043 година разрушили първата им база Йомбург, те се преместили на остров Рюген. На нос Аркона, най-северната точка на острова с

широк кръгозор към морето, съградили храм-крепост, който в 1168 година бил изгорен до основи също от датчаните. В 1187 година балтийски славяни нападнали шведския град Сигтуна, опустошили го и отново отвлекли много пленници за робските пазари.
Морската търговия между държавите по Балтийско и Северно море обикновено използвала пътя през Ютландския провлак. Рядко плавали покрай полуострова. Най-известното място за претоварване и размяна на стоките през цели столетия било Хайтхабу, датско търговско поселище в южната част на Ютландия, защитено с двоен вал. В началото на десетия век Хайтхабу станал шведски, от 934 до 983 година бил немско владение, сетне пак датски. Многократно градът бил нападан и разграбен от морски разбойници, а в 1066 година окончателно разрушен при едно нападение на славяните.
Редица източници потвърждават, че от Северно в Балтийско море били организирани и проведени безчислени пиратски плавания изключително за лов на хора. При честите военни походи по време на славянско-скандинавските разпри хората били най-важната плячка. Рядко използвали пленниците като работна сила в стопанството на победителя, а обикновено ги продавали на европейски или ориенталски роботърговци. Разменяли ги срещу мечове, острия за стрели, монети, украшения, вино и платно от Северно море или украшения, сребро, стъклени изделия, полускъпоценни камъни, коприна и брокат от Средиземноморието. Други предмети за размяна от балтийското крайбрежие били кожи, восък, мед, херинга и янтар. Едно от най-значителните търговски средища по онова време бил балтийският остров Готланд, гдето при разкопки намерили над 40 000 арабски монети. Причина да се разполагат много пазари на островите бил не само стремежът на търговеца да се опази от нападения на разбойници — от пирати тук той също не бил надеждно защитен, — а главно да се затрудни бягството на най-ценната стока: хората.
Почти непрестанните грабителски и завоевателни войни и все помощно разпространяващото се пиратство и търговия с роби в зоната на Северно и Балтийско море довели от втората половина на VI столетие насам до всеобщ упадък на морската търговия и дори до намаляване броя на населението. Занаятчийските и търговски поселища, разположени по речните устия с удобни съобщителни връзки, се опитвали да се бранят от постоянните разбойнически нападения със силно укрепени валове. Ударил рожденият час на цяла броеница бързо развиващи се пристанищни градове, които получили скоро и самостоятелни градски права. За Рощок като крепост се споменава за първи път в 1161 година по повод един военен поход на датчани и сакси срещу ободритите. Една хроника от 1189 година го назовава пазар, а в 1218 година той бил удостоен с градски права по образеца на Любек. Права по негово подобие и по същия образец получили в 1229 година Висмар, в1234 г. Щралзунд, в 1237 г. Щетин, а в 1250 г. Грайфсвалд.
Наред с постоянно нарастващото производство в градовете, предназначено за износ, градските търговци започнали да организират търговия през далечни земи и морета. Те измествали дребните търговци от пазарите, особено фризите, които се занимавали главно с посредническа търговска дейност. Срещу

рисковете при търговски плавания по море те организирали съдружия, които на първо време след завръщането на корабите пак се разпадали. Ала в течение на първата половина от XII столетие съдружията постепенно се развивали в стабилни институции с по-траен характер. Създавали се търговски ханзи като фландърската и кьолнската. Членовете на кьолнската ханза получили още в 1157 година от английския крал правна защита
във формата на съпроводително писмо, в което той им обещавал „да бъдат третирани като негови собствени люде и приятели". Поради всеобщата несигурност на транспортните пътища и за защита срещу разбойници от всякакъв род Имперският мирен договор от 1152 година признал на търговците от „Свещената римска империя" правото да носят оръжие.
В началото на XIII век се оказало, че съдружията на търговците не били в състояние да защищават за дълго време интересите им в страната и чужбина. В XIV век градовете поели отговорността за размяна на стоки в далечни земи. Нова глава в историята на търговията открило решението на избраниците от вендските градове, събрали се в 1299 година в Любек, според което занапред никой обикновен търговец в Готланд нямал право да полага своя печат. Всеки град получил собствен печат, с който се скрепявали сделките на търговците. Отначало градовете прокарвали своите права в особено остри спорове с феодалните князе, понякога дори с военни средства. Още в 1226 година Любек изтръгнал за себе си статут на свободен имперски град. С това той вече не бил подчинен на никой феодален княз, а непосредствено на императора. За прокарване на общите интереси много градове се обединявали в съюзи, най-известен и най-мощен от които станал съюзът на ханзейските градове. С нарастващото значение на паричното стопанство и хроническата нужда на феодалите от пари в края на краищата градовете със своята стопанска жизнеспособност победили в борбата срещу князете, макар че онези в стремежа си да задържат властта не се побояли да продадат цялото югозападно крайбрежие на Балтийско море на датския крал. В течение на този процес мнозина благородници станали пирати, понеже разбрали, че могат да пуснат кръв на „пиперените чували"* по-лесно на море, отколкото по суша. За пръв

*Презрително или шеговито название на еснаф, бакалин. Б. ред.

път през 1259 година градовете Любек, Висмар и Рощок сключили договор срещу морските разбойници, за да защищават общо мореплаването.
Продължителната експанзионистична политика на датските крале подронила из основи стопанството на страната и докарала Дания до ръба на разрухата. Аристокрацията използувала недоволството и възмущението на народа, прогонила краля и тласнала страната в хаоса на феодална анархия. Мнозина датски благородници станали главатари на пиратски банди, плаването в Балтийско море било вече крайно несигурно. Най-после в 1338 година градовете Любек, Висмар, Рощок и Хамбург се съюзили със северогерманските князе и с датския крал, за да се възправят заедно срещу пиратството в Балтийско и Северно море. Бремен не се включил в този съюз, въпреки че трябвало да затвори временно пристанището си пред устието на Везер поради

постоянните разбойнически набези. Градът предпочел да откупи свободата на делтата чрез годишен данък на фризите. По документален източник той платил в 1312 година „за тази добра цел" 1400 сребърни марки. Когато хамбургчани помолили император Карл IV (1346-1378 година) да ги защити от пиратите по Елба, той им дал добрия съвет да хванат разбойниците и да ги накажат според закона. В Северна Германия фактически не съществувала държавна власт, понеже императорите на „Великата римска империя на германската нация" изразходвали всички свои сили в италианските походи. Северогерманските князе обаче не погледнали много сериозно на своя съюз с градовете срещу пиратите. Много от тях дори подкрепяли тайно морските разбойници и получавали дял от плячката. Датският и английският крал официално приемали пирати на своя служба и с тях засилвали морската си мощ. И понеже каперите се издържали само от собствените си доходи, кралските каперски писма и репресалии им давали неограничена възможност да превръщат плячкосването на всеки търговски кораб в редовна военна акция. По този начин в 1351 година един грайфсвалдски кораб бил абордиран от английски капер пред пристанището на Брюге и разграбен. По настояване на ханзата каперът бил осъден от един фландърски съд. В отговор английският крал въвел репресалии срещу ханзейската търговия в Британия. Мореплавателите от немските градове също се занимавали с пиратство срещу английски кораби предимно в Северно море, пък и другаде, щом им се удавала благоприятна възможност. Въоръжените екипажи от борда на когите имали двойна задача: да присвояват със сила товара на по-слабите кораби и да бранят когите от нападения на пирати и капери. Оръжието било нужно и за защита от разбойническите апетити на крайбрежното население, ако корабът заседне по плитчините. А в предханзейската епоха и дори в началото на съюза нерядко кораби на съперничещи си градове се нападали взаимно и ограбвали.

Възникването на ханзата през XIII век се осъществявало чрез различни групировки от градове. Една група образували рейнските градове със стопански център Кьолн. Към средата на същото столетие се създали Вестфалският и Долносаксонският съюз. Водещ във Вестфалския бил Дортмунд, в Долносаксонския първо Брауншвайг, по-късно Хамбург и Бремен. Съществуването на тези съюзи несъмнено подтиквало възхода на ханзата, но решаващо значение имали пристанищните градове по югозападното балтийско крайбрежие, тъй наречените вендски градове начело с Любек, Висмар, Рощок и Щралзунд. Към края на XIII век се образувала и групата на пруските градове, водачеството в нея поел бързо процъфтяващият град Данциг.

В една грамота от събора на градовете в 1358 година за първи път се употребява за съюза названието „Немска ханза", макар в него да членували и чуждестранни градове.

В най-важните пристанищни и търговски градове в чужбина, в Лондон, Брюге, Берген и Новгород ханзата поддържала постоянни кантори, снабдени от съответните тамошни власти със специални пълномощия. Некоронован неин крал, водещ по всички въпроси, бил Любек. След разрушаването на стария славянски Любек в 1138 година градът бил повторно съграден в 1143 година.

Нахлуването на ободритите през 1147 година не могло да възпре бързия растеж на града. Ръководната роля на Любек в съюза била улеснена от статута му на свободен имперски град, ала основите на своята мощ той укрепил като базисно пристанище за феодалната немска експанзия на Изток по море. Голямо предимство на Любек създавало и неговото географско положение — там се развило най-важното средище за претоварване на стоки при търговския обмен между Балтийско и Северно море.

През XIV столетие ханзата притежавала една флота от кръгло 1000 кораба с товароподемност около 100 000 тона, която превозвала годишно — по море се плавало само през шестте летни месеца — 300 000 тона стоки, едно забележително постижение за онова време. Традиционен кораб на ханзата била когата, нейната товароподемност стигала до 100 ласти (или 200 тона). Когата била едномачтова с едно голямо четириъгълно ветрило, изградена върху почти прав кил и обшита с парени талпи. Вместо дотогавашното странично кормило за управление, през XIV век тя вече имала кормило, твърдо скрепено към ахтерщевена. Когата била изключително товарен ветроход и не била пригодена нито за пътници, нито за военни цели. Ала тя винаги носела оръжие и въоръжени люде на борда. За водене на война и за борба срещу морски разбойници преустройвали когите във „фредекоги". В една грамота от 1367 година се казва, че изпратените на война срещу Дания коги броели в екипажа си по 100 добре въоръжени мъже, между тях най-малко двадесет стрелци с арбалети. За въоръжения екипаж издигали отпред и на кърмата надстройки във форма на скеле, наричани по-късно кастели. В процеса на развитие когите постепенно станали тримачтови, назовани холк, а в обикновения разговорен език хулка, която могла да пренася товар 300 тона и повече.

Коги и хулки използвали и пиратите, ала преустроени и съоръжени нарочно за техните цели. Махали палубните надстройки и на тяхно място поставяли на горната палуба възможно най-голям брой топове. Но по принцип те избягвали да водят артилерийски двубой, понеже се стремели да сложат ръка на плячката непокътната. Методът им бил изненадата, а решаването на битката търсели в абордажен бой човек срещу човек. Затова мнозина пирати предпочитали бързи, пъргави кораби с плитко газене: шниги и шути. С такива ветроходи те безпрепятствено проникнали в речните устия, лесно маневрирали там, а при преследване от големи и силни противници лесно намирали убежище в плитчините пред брега.

Първата сериозна заплаха за ханзейското мореплаване създали разприте за политическо господство в скандинавските държави. Воюващите страни Дания и Швеция издавали каперски писма и мнозина скандинавски и немски благородници не пропускали удобния случай бързо и без труд да натрупат плячка. Обект на нападения били не вражеските кораби, а търговските коги на ханзата. Нито един ханзейски кораб не можел вече да излезе необезпокояван от пристанището. Тогава образували конвой, защищавани от фредекоги. Безуспешни останали няколкото въоръжени акции на ханзейските градове срещу пиратите за умиротворяване на морето. Нещо повече: мекленбургските градове от съюза били обвързани с едната воюваща страна, понеже крал на

Швеция бил Албрехт фон Мекленбург, техен феодален господар. Борбата в западно Балтийско море все повече се превръщала във война между пиратите на датската регентка Маргарита и ханзейските градове Рощок и Висмар, които също започнали да приемат на своя служба пирати. Според една хроника двата града дали на пиратите разрешение да влизат в техните пристанища и свободно да продават плячката си. И търговци на ханзата си осигурявали дялове от пиратските кораби или сами поддържали и изпращали кораби за грабеж по море. Ала в края на краищата пиратството така тежко увредило търговията на ханзата, че градовете се принудили да преговарят с Маргарита. В 1382 година ханзата и Маргарита постигнали споразумение, което органичило морския грабеж в западно Балтийско море. Тогава пиратите се насочили на изток, където ударили мореплаването между Данциг и руските брегове. Ханзата, немският рицарски орден и Маргарита общо съставили една флота от 14 фредекоги и начело с ханзейския капитан Вулфлам фон Шонен я изпратили на борда срещу морските разбойници. Накрай, с посредничеството на Маргарита и графа на Холщайн, се стигнало до нещо подобно на мир между пиратите и ханзата.
В 1389 година Албрехт фон Мекленбург бил унищожително сразен от датските войски, сам той попаднал в плен. Кралица Маргарита постигнала целта си: Дания, Норвегия и Швеция се намирали вече под нейна власт — с изключение на Стокхолм, който с активната поддръжка на Рощок и Висмар успешно противостоял на датската обсада.

Виталните братя като капери и морски разбойници
VI

Боевете за Стокхолм отново довели бърз разцвет на пиратството в Балтийско море. Любекският летописец Детмар пише в 1392 година:
„В тая същата година се събра от различни краища бездомен народ от знатни люде, граждани на разни градове, занаятчии, селяни, и се нарекоха витални братя. Казаха, че искат да тръгнат срещу кралицата на Дания, за да помогнат на шведския крал, когото тя беше пленила и държеше затворен."
В лицето на победоносната датска кралица и в нейния стремеж да обедини стопанството на Скандинавия ханзата виждала опасност за търговията на съюза. Понеже Стокхолм бил и ханзейски град, Любек от името на съюза поел грижата да представлява интересите на обсадената столица. Ханзейските градове Любек, Висмар, Рощок, Щралзунд, Грайфсвалд, Данциг, Торн, Елбинг и Ревал сключили пакт с херцога на Мекленбург Йохан и със сваления шведски крал Албрехт фон Мекленбург. От пролетта на 1389 година датчаните поддържали здрав обсаден обръч около Стокхолм по суша, градът бил достъпен и снабдяван само по море. Затова съюзените ханзейски градове и Йохан фон Мекленбург от името на шведския крал издавали каперски писма на онези пирати и капитани на кораби, които изявявали готовност да разкъсат блокадата и да доставят хранителни продукти на гладуващия Стокхолм. Действуващите от името на шведския крал капери постепенно приели името витални братя по

тогавашното название на хранителните продукти „виктуалии". За много пиратски капитани тези каперски писма били отличен повод още по-усърдно да продължат под крилото на закона своите стари грабителски навици. Неколцина от тях наистина изпълнявали получената поръка и снабдявали Стокхолм с храни, морската търговия на трите скандинавски държави понасяла огромни загуби, ала най-често каперите безогледно нападали и ханзейски кораби. В поменатата хроника на Детмар от 1392 година се казва още:
„За жалост те застрашаваха цялото море и всички търговци, и ограбваха и приятел и враг, а херингата стана много скъпа."
Положението не се променило с нищо, когато в 1395 година с намесата на съюзените градове Маргарита пуснала на свобода пленения крал Албрехт. В своите имения се върнали неколцина благородници, които били поели пиратското поприще само заради свободата на своя феодален суверен, ала след завършека на боевете основната част от каперите се превърнали пак в обикновени морски разбойници, сред тях имало твърде много немски и скандинавски дворяни. И все пак социалният състав на пиратите по това време се изменил. Делът от обеднели благородници чувствително намалял, по-силно влияние добил градско-плебейският и селският елемент.
Значителен смут в ханзейската търговия, предизвикан от пиратството в Балтийско море, принудил съюза да предприеме енергични мерки срещу него. Висмар и Рощок, дългогодишни покровители на морските разбойници, им затворили своите пристанища и пазари. Градовете съоръжавали фредекоги за лов на пирати, а виталните братя — те запазили името си — не щадели вече никой висмарски или рощокски кораб. Тъмниците на градовете скоро се препълнили с пирати, а палачите трябвало да си вземат помощници, защото всеки процес бил кратък и съдиите издавали срещу виталните братя само смъртни присъди — еднакви за капитани и прости моряци.
Виталните братя не останали длъжни на градовете. И по-рано те много рядко вземали откуп, а по правило изхвърляли пленниците „да плуват към дома си", но сега стигнали до жестокости. Капитани на много витални кораби натъпквали своите пленници в бирени и херингови бурета и се гаврели с тях, преди да отсекат стърчащите им отгоре глави. В една стара хроника се разказва подобен случай, гдето щралзундското правосъдие им платило по същия начин: „Удаде се на щралзундци да завладеят един от тези разбойнически кораби. След това заставиха злодейците да се вмъкнат също в бурета, които бяха натрупани едно върху друго и стояха така, докато се произнесе присъдата, и тогаз майсторът-палач отсече всичко, което стърчеше от бъчвите." В безмилостната война между ханзейските градове и пиратите в западно Балтийско море Щралзунд постигнал особени успехи. Източници от онова време описват много операции на щралзундски фредекоги срещу морските разбойници. При една от тях в ръцете на щралзундци попаднал каперският капитан Молтке, станал междувременно пират, заедно със сто свои другари.
В тая все по-критична за виталните братя ситуация голяма част от тях се оттеглили във Висби на остров Готланд. Въпреки задължението си да плаща данък на шведската корона, Готланд си бил запазил известна независимост.

Като възлова точка на много мореходни линии в търговския трафик на ханзата по време на нейния ранен период той бързо процъфтял. Наистина Валдемар IV Датски разгромил в 1361 година малката селска войска на острова, а пък Висби трябвало да се преклони пред бързо въздигащия се Любек, ала градът все отново и отново умело използвал своето местоположение, където се пресичали търговските пътища. Изборът на виталните братя да преместят своята база във Висби бил сгоден и поради това, че тук не обичали нито черната Маргарита, нито немската ханза. На всичкото отгоре Ерих, синът на Албрехт фон Мекленбург и феодален владетел на Готланд, бил претендент за шведския кралски трон и охотно издавал каперски писма на виталните братя, та те пак официално стъпили на арената като воюваща сила.

Виталните братя се установили през 1394 година във Висби. След загубата на Стокхолм те имали на разположение тук укрепено пристанище, хамбари и складове и не на последно място майстори-занаятчии за ремонт на корабите си. Всред съпернические кавги между крале и херцози, разногласията между ханзейските градове и бързо менящата се роля на виталните братя като капери или морски разбойници съветът на град Висби водел предпазлива и хитра политика. Меденият месец на Готланд бил за виталните братя чудесен, може би най-доброто време изобщо. С каперските писма в джоба всички датски и ханзейски кораби представлявали за тях свободен лов. Хамбарите и складовете в пристанището на Висби се пълнели, градът също имал огромна полза от грабежа. Най-ценното платежно средство по онова време било сребротo. Богатството на пирати и граждани потвърждават 525 различни съкровищни находки на Готланд, почти всички съдържат много килограми сребро. Твърде понятно е, че датчаните и ханзата, вместо да поддържат нескончаемите и скъпо струващи конвои с фредекоги, дирели начини да нападнат и унищожат пиратската флота в нейната собствена база. Но твърде зле съгласували помежду си своите похвални намерения.

В 1396 година една флота на датската кралица отплавала от Калмар в посока към Висби, за да издебне пиратите пред пристанището им и да ги принуди да се бият. Ала датчаните не открили там дори връх на мачта. Обърнали пак курса към Калмар. И изведнаж съгледали, че към Висби летят някакви кораби, вдигнали всички ветрила, и докато се суетели, онези ги нападнали. Нападателите всъщност представлявали обединената флота на пруските ханзейски градове и на Любек под командуването на Данциг, която била потеглила да изпълнява същата задача: при сгоден случай да изненада виталните братя пред тяхното свърталище във Висби и да ги унищожи.

Между датската и ханзейската флота избухнало смъртоносно сражение. Когато датчаните забелязали грешката и поискали да прекратят битката, данцигчани го сметнали за военна хитрост и продължили да убиват. Не хващали вяра дори на пленниците, които се опитвали да разсеят заблудата им. След битката седемдесет и четирима души били изхвърлени в морето. Когато двубоят завършил, ханзейската флота победоносно влязла във Висби. Тук грешката най на края се изяснила и любекци, които закъснели за атаката срещу датските кораби, излели яда си върху данцигчани. По улиците на града се разразило

повторно клане, този път между наемниците на Любек и на Данциг. И когато виталните братя се завърнали в бърлогата си, узнали, че са спечелили една морска битка, без да вземат каквото и да е участие в нея.
Още веднаж виталните братя се приготвили за грабителски поход под булото на политически цели. След образуването на Нордическата уния в 1397 година, крал на която по волята на Маргарита станал нейният племенник Ерих Померански, те се опитали да завладеят Стокхолм, който се намирал в ръцете на ханзата. С това те искали да подкрепят домогванията на Ерих Готландски, сина на някогашния шведски крал Албрехт фон Мекленбург. Твърде вероятно е, че тази идея преследвали само неколцина шведски и мекленбургски благородници, които като водачи на виталните братя през Готландската епоха все още се ползвали с по-голямо влияние, ала широката маса пирати мислели изключително за плячкосването на богатия Стокхолм. И тъй през пролетта на 1397 година виталните братя екипирали една флота от 42 кораба с 1200 бойци на борда, която през юли вдигнала ветрила от Висби за Стокхолм. Свен Стуре, шведски благородник и неоспор-ван предводител на виталните братя в Готланд, разчитал в това начинание на кралското име, на верните хора на Албрехт и сина му в Стокхолм и на многото недоволни в Нордическата уния. Виталните братя били съвсем близко до сполуката. Ханзейският капитан на Стокхолм Албърт Русе вече премислял дали да се предаде. Но Ерих, синът на шведския крал, който останал на Готланд, внезапно умрял. Това довело до разногласия между пиратските главатари, в резултат на което обсадата на Стокхолм била вдигната. След тоя неуспех времето на виталните братя сякаш окончателно преминало. Нямало вече кой да им дава каперски писма. Останало само обикновеното разбойничество. И тогава се намесила нова сила: Немският рицарски орден. Ориентирано към грабежи по суша на изток, това феодално съдружие на обеднели провинциални благородници, спроти своите стопански интереси, било също член на ханзата.
Орденът и ханзата се разбрали да унищожат пиратите чрез концентрирана мощна атака на базата им Висби. Докато ханзейските градове ясно и открито защищавали своите собствени интереси, а именно осигуряването на морската си търговия, орденът преследвал значително по-далечни скрити цели: завладяването на остров Готланд и разширяване зоната на влияние на изток. Там той съсредоточавал цялата своя сила. Флотата на ордена и на пруските ханзейски градове брояла 80 кораба и 5000 бойци и била командувана от Конрад фон Юнгинен, върховен магистър на ордена. Предвидената дата за нападение 31 март 1398 година била добре избрана. На този ден, поради опасност от плаващи ледове, корабите на виталните братя се намирали още в пристанището, ала атаката по море била напълно възможна. Южно от Висби, при Вестергарн, съюзниците стоварили сухопътна войска, на която виталните братя не могли равностойно да се противопоставят. Модерно въоръжени колони от рицари и наемници на ордена и на ханзейските градове, снабдени с обсадни машини и топове, се упътили в боен марш от Вестергарн срещу Висби. По същото време фредекогите, след като стоварили бойците на откритията бряг,

потеглили за Висби, за да го блокират и превземат откъм морето. Чрез изненадата и сполучливо избраното време нападателят постигнал пълен успех.
Предварително орденът оформил и моралната страна на въпроса. Цялото начинание срещу виталните братя било широко прокламирано като своего рода кръстоносен поход. С това орденът не само замаскирал собствените си цели, но разпространявал съмнения и несигурност сред населението на Готланд. Очевидно това дало своите плодове, понеже е запазена една грамота от 19 май 1398 година, в която Конрад фон Юнгинен изрично благодари на населението на Висби за подкрепата му при превземането на града. Според сведенията виталните братя отбранявали дълго време успешно градските стени и укрепленията против нападащата рицарска войска, и само с помощта на градските жители бойни единици на обсадата могли да проникнат във вътрешността на града. Ала и тук виталните братя се сражавали така упорито, че върховният магистър на ордена се принудил да сключи примирие със Свен Стуре, техния предводител. Готланд паднал „на вечни времена" в ръцете на Немския рицарски орден, който гарантирал новата си плячка чрез постоянна окупация на острова. Условията на примирието разрешавали на виталните братя да се оттеглят свободно и Свен Стуре отплавал в открито море с неизвестен брой кораби и с останалите живи около 2000 души.
При издирване на нови ловни терени и сигурни бази пътищата на виталните братя се разделили. Свен Стуре и други техни главатари-благородници сменили знамето и се помирили с Черната Маргарита и нейния племенник Ерих, краля на Нордическата уния. Част от виталните братя преместили полето си на действие още на изток в Ботническия и Финския залив. Оттук те нахлували чак до устието на Нева, плячкосвали ханзейски кантори и продължавали да ловят корабите на омразните „пиперени чували".
Ала най-голямата част от тях отплавала на запад под командата на нови водачи и на новия лозунг „Приятели на бога и врагове на целия свят".
В Северно море настъпило времето на лайкдийлърите. Имената Годеке Михел и Клаус Щьортебекер, Вихман и Вигболд си спечелили легендарна слава.

Лайкдийлърите, приятели на бога и врагове на целия свят
VII

Когато по време на каперско плаване не могли да си извоюват плячка или пък нямало кой да издава каперски писма, виталните братя без всякакво стеснение се отдавали и на морско разбойничество. Ловният терен на пиратите се простирал от Финския залив до Английския канал, а базите им се намирали не само на Готланд, но и на датските острови и на немските брегове на Северно и Балтийско море.
След откритият разрив между ханзата и виталните братя, когато ханзейските градове затворили пристанищата си за пиратските кораби, виталните братя, които не отишли на Готланд подирили нови убежища и пазари. Почти идеални в югозападното Балтийско море с неговите два протока Белт и Зунд се оказали островите Рюген и Хиденсее, както и полуостровът Дарс, издаден недалеч в

морето. От северния нос на Рюген и от Дарс се открива широк кръгозор и с малко кораби било възможно да се контролира целият морски трафик между източната и западната част на Балтийско море. Прорязаният бряг и плитките води на заливите, водещи далеч навътре в острова, предлагали превъзходни пристани. Удобна билаи връзката на Рюген — през Грайфсвалдския залив — с континента и пазарите.

Сигурно е, че Рюген бил база на морски разбойници или утлигери, както ги наричали по немското крайбрежие. Твърде вероятно е също че Щьортебекер и Михел, за които не се споменава в старите документи за виталните братя на Готланд, са се чувствували тук у дома си като главатари на лайкдийлърите, понеже по същото време любекци и англичани ги обвиняват в непрестанни грабежи по море.

И досега е неизвестно дали между утлигерите от Рюген и витал-ните братя от Готланд е имало някаква връзка. Предполага се, че действуващите между Ютландия и Борнхолм пирати са представлявали самостоятелна група, която сетне се превърнала в братско съдружие на лайкдийлърите. За това говори и фактът, че в 1394 година ханзата подготвяла мощна акция срещу лайкдийлърите — а не срещу виталните братя на Готланд, — която се провалила поради съпротивата на пруските ханзейски градове. А една любекска хроника от 1395 година назовава Годеке Михел, Клаус Щьортебекер, Вигболд и Вихман за вождове на лайкдийлърите.

Сред лайкдийлърите влиянието на предводители-благородници не било така силно, както сред виталните братя. Възгледите на лайкдийлърите са се оформили вероятно според правилата на едно датско пиратско общество.То практикувало морски грабеж с кръгло двадесет кораба. Някогашните корабопритежатели получавали като обезщетение една осма от заграбената плячка, освен ако се касаело за кораб, завладян в сражение. Преди да стъпят на борда, пиратите изповядвали на свещеника греховете си и изпълнявали наложеното им покаяние. После поемали светото предсмъртно причастие и с чиста съвест потегляли на бой, помирени с бога и готови за смърт.

На борда не вземали пари и ценни предмети. Багажът им се състоял само от оръжие, необходимите хранителни припаси и минимум вещи за лична употреба. На сушата оставяли всичко,което ги обременявало, ненужно заемало място или пък би им пречило в боя. На борда на кораба живеели пестеливо, просто и трезво. Хазартните игри били запретени. По време на вахта си отваряли очите на четири, а през почивката спели на топовете. Със своята голяма храброст в сраженията те обикновено постигали над противника бързи победи, а страхливците позорно изхвърляли от съдружието. Изпращали съгледвачи, преди да предприемат акция на сушата, за да си съставят вярна картина за положението.

Главен техен противник били другите пирати, биели се с тях, за да им отнемат заграбеното. Ала не връщали плячката на предишните собственици, поделяли я на равни части между членовете на общността. Капитанът получавал еднакво с последния гребец. Хранели и обличали пленниците от борда на завладените кораби и ги освобождавали в първото пристанище. Пущали на воля дори и

пленените пирати. Ако след дълго зимуване не им достигали средства да екипират пак корабите за плаване, вземали нужните им провизии и материали от населението с обещание, че ще им отстъпят сетне половината от плячката.
Прозвището на лайкдийлърите „Приятели на бога и врагове на целия свят" изразявало очевидно заплаха срещу могъщите и богатите на този свят. Но всъщност те, подобно на виталните братя, оказвали на ханзейските градове военна и всякаква друга помощ срещу търговските им противници, предимно Англия и Дания. И не напразно английският крал обвинявал ханзата за пиратството на немските утлигери. Той заповядал да конфискуват в британските пристанища ханзейски коги и изискал от ханзата обезщетение за плячкосаните и потопени от немските пирати английски кораби.
Със или без знанието на ханзата, утлигерите му отговорили с един забележителен противоудар. С превъзхождащи сили се появили те в Данцигския залив, овладели закотвените там английски кораби и ги откарали в своите тайни убежища.
Но често и ханзейски коги падали в жертва на утлигерите, голям дял за което имал и самият Съюз на градовете със своето непостоянство и разноезичие в поведението си към морските разбойници. Ако днес му се стори полезно, той охотно им тикал в ръцете каперски писма срещу английски и датски кораби, докато утре се съюзявал с владетелите на тия страни против утлигерите. Също често се случвало едни градове от съюза да покровителстват и подстрекават пиратите, а други да преследват същите пирати. Самите пирати порядъчно използували тая непоследователност, нали в края на краищата трябва да се живее, а пък един обикновен каперски капитан не можел толкова скоро да обърне наопаки своя начин на мислене, колкото бърже сменяли големите своите роли на приятел и враг във вечната интригантска игра. И щом се удадял случай и наоколо нямало други свидетели, не една ханзейска кога бивала нападната и оплячкосана — невинно, добре дошло закръгляне на плячката.
Преселването на лайкдийлърите от Балтийско в Северно море е станало вероятно по същото време, по което виталните братя се подвизавали на Готланд. Твърде за вярване е, че отделни техни кораби още от по-рано са опознали фризийския бряг по време на каперски плавания срещу английските кораби в Северно море. На ниския, плосък и мъчен за мореплавателите бряг пиратите намерили нова, сгодна база и благосклонен прием. Мариенхафе и Емден станали за тях особено предпочитани опорни пристанища. Източна Фризия изобилствувала по това време с множество дребни господари, които ожесточено враждували помежду си и усърдно упражнявали разбойническия занаят, защото за фризите той представлявал почетно дело на силни мъже. Предпочитан обект на техните нападения столетия наред било бременското корабоплаване. В 1397 година след дълги пазарлъци град Бремен наново сключил договор с фризите. За 10 000 рейнски гулдена фризийските господари се задължили да не нападат в бъдеще бременски кораби. Ала въпреки това разбойническите набези върху бременската морска търговия продължили, дори се засилили. Все по-честа плячка на пиратите в Северно море ставали и кораби на други градове от ханзата.

Фризите тържествено заявявали невинността си и се кълнели, че най-свято пазят сключените договори. Нямали никакво вземане-даване с лайкдийлърите, освен че те само използвали фризийски пристанища. Та нали лайкдийлърите били свободни люде и не били длъжни да им дават сметка за постъпките си. Източнофризийските господари съумявали всъщност да извлекат умно и тихомълком своя тлъст дял, без да се карат открито с ханзейските градове. Така например проигуменът Хиско от Емден външно угаждал на хамбургчани за много неща. В действителност обаче той бил третият голям покровител на лайкдийлърите наред с графа на Олденбург Конрад II, чийто роден син Кордес бил лайкдийлър, и с фризийския княз Кено тен Броке, който дал дъщеря си за жена на най-прочутия лайкдийлърски адмирал Щьортебекер. Силите на лайкдийлърите в Източна Фризия наброявали около 1500 души. През зимата те се пръсвали по цялата страна и носели на селата пари. За екипиране на своите кораби те плащали в злато и сребро, а предлаганите от тях стоки се харчели на пазарите като топъл хляб. Те дарявали бедните, вътре и вън от църквата подпомагали обществената благотворителност и имали здрави връзки с народа. Тъкмо затова при тях постоянно се стичали млади хора. На борда на корабите им имало винаги достатъчно местни пилоти и кърмчии, нито един от тях не припарвал на ханзейските кораби.

Когато градовете на ханзата усетили, че лайкдийлърите по фризийския бряг опасно застрашават тяхната търговия по море с Англия и Норвегия, те предприели първите противомерки. Борбата била мъчна. Те хвърлили наистина срещу пиратите до 3500 въоръжени до зъби мъже, ала без единно ръководство и съсредоточени акции градовете постигали скромни частични успехи. На 25 юли 1399 година общото събрание на ханзата в Любек решило да действува по-енергично срещу лайкдийлърите, а кралица Маргарита Датска в съгласие с ханзата написала писма на граф Конрад II от Олденбург, на фризийския предводител Кено тен Броке и на много други фризий-ски и олденбургски градове и ги предупредила да не закрилят и насърчават занапред лайкдийлъри в своите области. В 1400 година срещу лайкдийлърите в Източна Фризия поела първата експедиция. Ала в нея се включили само градовете Хамбург и Любек. Бременци отказали да подкрепят начинанието, защото били вече хвърлили достатъчно средства за борба срещу „зловредното сборище на морски разбойници" във Фризия.

Предводители на хамбургската флота били градските съветници Шрайе и Нане, на любекчани фон Ринтелен и Криспин. Ханзейската ескадра напипала пред устието на Емс само една малка част от пиратите, които приели боя под командата на Кордес, Холе и Бартолдус и с около 200 души в своя състав. Ханзейска хроника по-менава за 80 убити и 24 пленени морски разбойници. Пленниците, между тях и по-низшите водачи на утлигерите, били екзекутирани на 11 май 1400 година в Емден. Втора една експедиция, предвождана от хамбургския кмет Шоке, постигнала до устието на Везер също тъй частичен успех.

Лайкдийлърите обитавали своите бази по източнофризийския бряг само през зимата. В това време ремонтирали корабите си, запасявали се с провизии и

друга екипировка и набирали сред местното население нови моряци и бойци за попълване на корабните екипажи. Със започване на годишния корабоплавателен период в Северно море — при нормално време обикновено в началото на март — те излизали в главната си лятна база, червения скалист остров Хелголанд, където от много сгодна позиция можели да виждат добре и да настигат всички балтийски, английски и фландърски кораби, идещи от устията на Елба и Везер. Утлигерите на Хелголанд се снабдявали с питейна вода от островните цистерни, прясна риба купували от местните рибари. Поради стърчащите надалече в морето множество скалисти плитчини, а пък и заради разбойниците търговските кораби избягвали да приближават твърде Хелголанд. И все пак, поради недостатъчните навигационни способи през онова време, кърмчиите търсели да открият на хоризонта високостърчащите червени скали, за да определят местоположението на кораба. Тъкмо това чакали и лайкдийлърите. Ескадрите им тръгвали от Хелголанд, обикновено две, и поотделно се отправяли към устията на Елба и Везер, за да причакат излизащите от Хамбург и Бремен кораби, да ги абордират и след победоносно сражение да ги плячкосат. Тогавашни писмени източници за силите на лайкдийлърите дават да се предположи, че с една трета от корабите си те кръстосвали най-оживените морски пътища и непосредствено се нахвърляли върху беззащитната плячка, втората лежала на дрейф в изгодна позиция около Хелголанд, а последната откарвала ограбеното на фризийския бряг, стоварвала там ранени, ремонтирала повредите по корабите и такелажа. Тази лятна вртележка станала непреодолима пречка за атакуващите ханзейски флоти, за тях било невъзможно да унищожат с един удар разбойниците, нещо повече: излязлата на лов една трета от лайкдийлърите се разделяла още на две пред участъците на Елба и Везер.

Хамбургчани постигнали решаващ успех, като през март 1401 година им се удало да ударят Клаус Щьортебекер край Хелголанд и да го докарат като пленник в Хамбург. Този успех станал окончателен, когато в морско сражение по Долен Везер през късното лято на същата година хамбургчани пленили Годеке Михел и магистър Вигболд.

Клаус Щьортебекер, Годеке Михел и техните последователи VIII

От столетия насам Клаус Щьортебекер и Годеке Михел оживяват като народни герои във възпоминанията на немското население по крайбрежието на Балтийско и Северно море. Съществуването на двамата, животът им като водачи на лайкдийлърите и тяхната смърт на ешафода в Хамбург са доказани документално. И все пак наличните сигурни и достоверни данни не са достатъчни, за да се напише подробно за живота и делото на тези прочути утлигери. Дори името на Клаус Щьортебекер често се назовава различно, а фамилията е много разпространена по крайбрежието и създава смущения за историците. Несигурност цари и относно Годеке Михел, и тук разнообразието е пълно: Михел, Мехелс, Михаел, Михаелис или Готфрид Михал. Животът и

смъртта на двамата лайкдийлърски главатари, а и на техните първи помощници Вигболд и Вихман са дали материал за много песни, стихове и творби на поети и писатели.
Наред с многобройните драми и епични произведения особено внимание заслужава недовършеният роман на Теодор Фонтане „Лайкдийлърите", с който — ако той бе завършен — немската литература би притежавала „един исторически роман от най-висш поетически ранг" (Томас Ман). Подбуждан от множество посещения в Мариенхафе в Източна Фризия, в 1895 година Фонтане започва да работи над романа, който — според собствените негови думи — „се отклонява от всичко, което досега съм написал, отклонява се изобщо от всичко всекидневно... Материята в своята средновековна морска романтика и със социалдемократическото си съвремие ме привлича с необикновена сила." В епилога на романа Теодор Фонтане отговаря на социалния въпрос, повдигнат от лайкдийлърите: „Църквата внимателно заобикаля призрака на Щьортебекер, сякаш той не е съществувал, но призракът на лайкдийлърите броди по целия свят."
За фестивала в Рюген Курт Бартелс (с псевдоним Куба) написа „Легенда за Клаус Щьортебекер". Тук той показва живота и борбата на лайкдийлърите като своего рода социален протест на потиснатите слоеве в града и страната. Според легендата на Куба Щьортебекер бил роден в четиринадесетия век в Рушвиц при Загард на остров Рюген като син на земеделски ратай. При една кавга той претрепал барона от Путлитц и неговия интендант, грабнал първата попаднала му рибарска лодка и с една селска мома забягнал през морето.Още край рюгенския бряг го взел един лайкдийлърски кораб, чиито главатари били Годеке Михел и Вихман.
В историческия си роман „Виталните братя" Вили Бредел описва Клаус Щьортебекер като селско момче от околностите на Висмар, което се главило като рибарски чирак във Висмар за лов на херинга по крайбрежието на Шонен. При завръщането на когата екипажът се разбунтувал, а Клаус Щьортебекер бил избран за водач на бунтовниците. Най-жестоко наказание чакало матросите, ако те се завърнат в родния град или в друго ханзейско пристанище, затова Щьортебекер и другарите му решили да се отдадат на пиратство.
Тия две версии за произхода на Щьортебекер не почиват на достоверни документи, също както и предположението на Ем Велкс в многоизвестната му пиеса от двадесетте години „Буря над Готланд", че Щьортебекер бил обеднял селски благородник от Мекленбург или Померания. Родното място и произходът на Щьортебекер са останали неизвестни.За дванадесет градове и села в Мекленбург, на Рюген, в Хановер, Фризия или Хамбург се предполага, че са родно място на Щьортебекер. Като най-вероятни се смятат Верден и Висмар. Според географското „Описание на двете херцогства Бремен и Верден от 1718 година": „Михаелис и Щьортебекер направиха най-хубаво изписания прозорец от големия страничен свод на катедралната черква във Верден и накараха да поставят там техния герб." Тези катедрални прозорци с гербовете, които изобразявали три високи чаши, за жалост не са запазени. На епархийския съвет във Верден Щьортебекер бил завещал още и едно дарение, така

наречената Летарна помощ, която е автентично доказана от 1603 година насам и се разпределя всяка година и до днес.През 1965 година 105 нуждаещи се и бедняци получили 267 хляба и 656 херинги. Ала разходите в размер на 421,40 западногермански марки не били вече финансирани от църковен фонд, а от градската каса. В летописната книга на град Висмар е вписано през 1380 година името на един Николао Щьортебекер като човек на грубото насилие, а в 1400 година също във Висмар е било издадено придружително писмо за морския разбойник Йохан Щьортебекер. Твърде вероятно то се отнася за познатия под името Клаус Щьортебекер, предводител на лайкдийлърите.

Сказанията и народните предания не се занимават тъй живо с живота на Годеке Михел, както с Клаус Щьортебекер, макар че той, по-възрастен от Щьортебекер, бил пръв главатар на лайкдийлърите. В поменатото вече „Описание на двете херцогства Бремен и Верден от 1718 година" се твърди:

„Прочутият морски разбойник Готке Михаелис е роден тук в Дауелсен, за своите дела той с другаря си Щьортебекер и други морски разбойници получи в Хамбург заслужена плата."

Въпреки че не е доказано с безспорни документи, може да се приеме за сигурно, че по време на най-оживената пиратска дейност в Балтийско море до 1394 година Михел и Щьортебекер играели вече ръководна роля при утлигерите. Като водачи на морските разбойници за двамата се споменава писмено както в Любекската хроника от 1395 година, така и в един обвинителен акт на англичаните, които за нападения върху английски кораби през времето от 1394 до 1399 година държат отговорни: веднаж Годеке Михел и Клаус Шелд, за пет други случая Михел, Шелд и Щьортебекер и най-сетне за девет нападения само Михел и Щьортебекер.

От само себе си се разбира, че Михел и Щьортебекер нямали на борда летописци. Ако историческата наука можа да възстанови цяла низа от факти за виталните братя и техните водачи-благородници, то се дължи на обстоятелството, че с военните си заслуги към крале, князе и ханзата те били предмет на историографията. С предводителите на виталните братя се сключвали договори и съюзи, на тях позволявали след поражение да се оттеглят необезпокоявани, както при Готланд.

Случаят с лайкдийлърите бил съвсем друг. За техния опит да живеят като равноправни люде, за техните главатари и за борбата им срещу богаташите знаем почти единствено от устни предания, от сказания и легенди, които простият народ е създал. Малкото автентични исторически сведения са записани от враговете им,от могъщите и властниците на онова време. Ала те не произхождат от периодите, през които утлигерите им служели, а от времето, по което искали да се отърват от тях. Тъкмо затова знаем твърде малко и за историята как се удало на Хамбургския сенат да надвие Клаус Щьортебекер и Годеке Михел.

През пролетта на 1401 година, втората година от брака му с дъщерята на фризийския княз Кено тен Броке, Клаус Щьортебекер преждевременно потеглил от зимната си квартира към Хелголанд. Корабите му, противно на легендите, още не се били награбили с плячка. Годеке Михел не бил заедно с

Щьортебекер около Хелголанд, а вероятно заемал изгодна позиция пред устието на Везер. Хамбургският сенат твърдо решил да унищожи окончателно пиратите през 1401 година и през зимата екипирал флота от фредекоги, която поставил под командата на хамбургските градски съветници Шоке и Ланге. Най-мощният кораб на флотата „Пъстрата крава" (по-късно преименуван на „Пъстрата крава от Фландрия") бил съвсем нов, построил го изцяло за своя сметка Симон фон Утрехт, родом от Холандия и преселил се по-сетне в Хамбург. „Пъстрата крава" била произведена във флагмански кораб, водел я капитанът Херман Нийнкеркен.

Самият Утрехт — в противовес на преданието — нямал дял в ръководството на експедицията, нито бил капитан на някой от корабите.

Неизвестно е как се стигнало до битката, колко души и колко кораба от двете страни са участвували в нея. Или хамбургският адмирал Шоке не дал писмен доклад за сражението, или той е бил загубен.

Според преданието хамбургчани приближили Хелголанд под булото на гъста мъгла. Като пуснали котва на сигурно разстояние от корабите на Щьортебекер, кърмчията на „Пъстрата крава", преоблечен като рибар, преплавал с гребна лодка до флагманския кораб на лайкдийлърите и я привързал за кърмата му. Когато вахтеният матрос на Щьортебекер му извикал, мнимият рибар отвърнал, че само ще затопли супата си на огъня, който горял в лодката. А той разтопил олово и с него запоил здраво болтовете на кормилото в гнездата им. Корабът бил вече неспособен за маневри и хамбургчани го абордирали.

На борда избухнала страшна битка между лайкдийлърите и хамбургските наемни солдати. Множество хамбургчани нападнали Щьортебекер, ала дълго не успявали да го сразят. С един удар на своя мощен меч той съсичал всеки по-дързък нападател. Затова опитали с хитрост. От гротреята те хвърлили мрежа върху главата и раменете на Щьортебекер и така го надвили.

В действителност между корабите на лайкдийлърите и хамбургската флота се разразило ожесточено сражение. За това свидетелствуват и досега запазените от онова време сметки на сенатското ковчежничество, с които — наред с един дар за адмирал Шоке от осемдесет сребърни марки — били заплатени значителни разходи за възстановяване на повредите по хамбургските кораби.

Писмени данни за числото на мъртвите от двете страни няма. Хамбургска хроника назовава 40 убити лайкдийлъри, за собствените загуби мълчи. Изглежда, че след завземането на флагманския кораб цялата останала флота на лайкдийлърите успяла да се спаси с бягство — въпреки гръмкото ликуване от победата хамбургчани отвели само 73 пленници. Екзекуцията на Щьортебекер и другарите му се състояла на 20 октомври 1401 година.

И за поцеса срещу Щьортебекер и пленените заедно с него пирати пред съвета на град Хамбург, и за неговата смърт народът сътворил легенда. Съдебното дирене траяло фактически почти половин година — то е доказано от сенатските сметки, които се намират в градския архив на Хамбург — и на всеки обвиняем била предоставена думата за защита. Щьортебекер се представил пред съвета като закрилник на бедните и доблестно защитил живота и делата си като

лайкдийлър. Народното предание го изразява така: „Щьортебекер е славен момък. Вземаше от богатите , раздаваше на бедните люде."
Пак според легендата на лобното място удовлетворили последното желание на Щьортебекер: да пощадят от брадвата всички негови бойни другари, покрай които той ще пробяга без глава. След като му отсекли главата, Щьортебекер уж изтичал до единадесетия. Едва когато палачът му подложил крак, обезглавеното тяло се препънало и се струполило на пясъка.
Непосредствено след смъртта на Щьортебекер се появила една народна песен на долнонемско наречие, която с многократни вариации се пеела столетия наред по цялото немско крайбрежие на Балтийско и Северно море. От нейния първоначален текст до нас е стигнала само първата строфа. Една редакция на песента с 26 строфи на литературен немски език произхожда от 1550 година. Нейният текст е запазен, ала не е идентичен с оригиналния и съдържа чужди на неговата същност прибавки. В хамбургския вестник „Свободен стрелец" била публикувана в 1851 година една песен от пет строфи, която по своята простота и естественост е вероятно най-близка до някоя от формите, съхранени през вековете в паметта на народа:

Щьортебекер и Годеке Михел,
двама разбойници лика-прилика,
по суша не грабеха, само в морето,
докато бог ги прокле на небето:
Нек си изкупят позора във мъки.
Щьортебекер продума: Хайде напред!
На мачтите всички, ветрилата вдигнете!
На запад морето е наше довека.
Днес още ще зърнем как се влачи полека
там кораб на тежки търговци от Хамбург.
Та Хелголанд ей го в мъглите обвит,
дали там ще сложат те своите глави?
Те плаваха все напред и напред
с пиратския дух: Граби ти наред!
Война или мир, за тях е едно.
А Пъстрата крава от Фландрия иде,
срещу пиратския кораб се носи,
удари го, още, разби го на трески.
Докараха в Хамбург злодеите резки
народът да види часа им. последен.
Поляната пак е нацъфтяла от рози.
Един ли разбойник си загуби главата,
от хладната брадва на палача посечен.
И ей Щьортебекер, прострян и обречен,
в кръвта си облян безмълвен е вече.

Хамбургският сенат не се задоволил със своя успех спрямо Щьортебекер. След възстановяването на корабите, участвували в сражението при Хелголанд, флотата пак отплавала да гони лайкдийлърите. Хамбургчани искали сега да пипнат Годеке Михел. След залавянето на своя вицеадмирал Годеке Михел станал още по-активен от преди, а след жестокия опит от боя при Хелголанд хамбургчани станали предпазливи. И към края на лятото в Долен Везер се състояла втората голяма морска схватка между хамбургската флота и лайкдийлърите. И за тази битка липсват доклади и дневници, неизвестни са денят, месецът и ходът на битката. Само с няколко изречения хрониката ни съобщава сухо за това събитие:
„Не дълго след това, още в същата година на боя при Хелголанд, когото назовават тук „Хайлиг Ланд"*, хамбургчани поеха отново по море и хванаха

*Хайлиг Ланд — свещена земя (нем). Б. ред.

още осемдесет витални братя с техните главатари Годекен Михаел и Вигболден, промовиран магистър на свободните изкуства. Между останалата плячка у тях се намираха и мощите на свети Винценц, които те откраднали със сила на испанския морски бряг. Всички те бидоха отведени в Хамбург, по същия начин обезглавени и главите им поставени при другите на лобното място в Броок."
Предводител на хамбургчани бил пак Николаус Шоке, този път наедно с градския съветник Йенефелт. Като помощници летописът сочи Симон ван Утрехт, Херман Нийнкеркен и Вернер фон Юлцен.
Със смъртта на двамата си големи водачи лайкдийлърите били ударени сурово, ала с това пиратството в Северно и Балтийско море не свършило. Морската търговия на ханзата процъфтявала, а непрестанните политически бъркотии и войни със своя поток от каперски писма твърде усърдно насърчавали разбойничеството. През 1407 година лайкдийлърите се сражавали на страната на своите фризийски покровители заедно с холандците. И холщайнските графове издавали през 1426 година, по време на войната срещу крал Ерих Датски за херцогството Шлезвиг, каперски писма на лайкдийлърите.
Съмнителното морално поведение на ханзейските градове срещу лайкдийлърите било отново доказано през 1428 година (а нали Щьортебекер бил екзекутиран в 1401 г.), когато във войната срещу Дания ханзата изпратила една флота от 26 кораба и войска, наброяваща 12 000 души. Сред корабните екипажи се намирали и 800 лайкдийлъри. Лайкдийлърите завладели Феемарн, оплячкосали Берген и разбили норвежката флота. Докато част от ханзейските градове взела лайкдийлъри на военна служба като капери, по същото време други градове от съюза ги преследвали като морски разбойници. В 1403 година ханзейските градове Данциг и Любек предприели мощни акции срещу пиратите, а в 1408 година хамбургчани обезглавили на хълма Гразброок лайкдийлърския предводител Плукераде с деветима негови другари, пленени от кмета Букстехуде. На Симон ван Утрехт, станал междувременно градски съветник на Хамбург, и на градските съветници Ланге, Мелтцинг и Лунебург било поверено в 1433 година главното командуване на една хамбургска флота

от 21 кораба, за да проникнат в устието на Емс. Целта била да разрушат последното убежище на лайкдийлърите във Фризия. Отново 40 лайкдийлъри били обезглавени като пирати, а главите им набучени на колове. А в 1438 година Хамбург и Бремен пак привлекли утлигери като свои съюзници във войната срещу Холандия и Зеландия. Твърде показателно било посланието на ханзейския град Бремен до невоюващите градове от ханзата:„ Бременските утлигери" ще третират като неприятелски техните кораби, ако имат на борда си стоки от Холандия или Зеландия. Това означавало пиратство в служба на един ханзейски град срещу друг. В каперските писма на Бременския сенат се удостоверявало, че две трети от плячката се полагат на каперите, а третата трябвало да се отстъпи на Сената. И както винаги, наетите от Бремен капери трудно правели разлика между приятел и враг, спирали наред всички търговски кораби в Английския канал и в шведския Зунд и под предлог, че имат на борда си холандски стоки, ограбвали всичко по-ценно. Най-известният главатар на лайкдийлърите от този последен период на бурната им дейност бил Ханс Енгелбрехт, който завзел пред шведския бряг 13 холандски кораба и плячкосал от тях ценности и стоки за 34 000 рейнски гулдена.

Пиратство в Английския канал
IX

Името на известния капер от времето на ханзата Паул Бенеке е свързано с един необикновен кораб, каравелата „Петер фон Данциг". Смята се, че той бил първата каравела на Севера. Бил френски ветроход и дошъл в Данциг към 1462 година. Спрямо местните хулки размерите му били почти двойни. Имал дължина 43 метра, ширина 12 метра и товароподемност 800 тона. Тримачтов, с ветрила на фока и гротмачтата и едно триъгълно ветрило на бизанмачтата, само на грота, висок 32 метра, той имал ветрилна площ 552 квадратни метра.
По време на престоя му в Данциг мълния ударила гротмачтата. Сметката на данцигчани за ремонта на кораба ще да е била порядъчно висока, защото френските собственици го оставили в залог. И от „Пиер Ла Рошел", той бил прекръстен на „Петер фон Данциг". Бил въоръжен със 17 топа и имал екипаж от 50 моряци и 300 морски пехотинци. Тогава градският съветник Бернд Павест получил командата на кораба със задача да води каперска война срещу Англия. Почти през цялото време Павест и корабът бездействували в пристанището на Брюге и затова скоро го заменили с Паул Бенеке. Както му поръчали, Бенеке конвоирал тежко натоварените ханзейски коги и ги откарвал невредими до Брюге или по-нататък през Английския канал. Покрай тая си дейност той се проявявал и като капер в Канала и пред източните и западните брегове на Англия. Абордирал множество кораби, ограбвал ги, а пленниците бесел на рейте безскрупулно като всеки морски разбойник. Имал дори късмета да плени краля на Англия Едуард VI, а наедно с него и лорд-мера на Лондон, които бягали в Холандия по време на благороднические вражди около войната на Двете рози. На края ханзата поверила на Бенеке върховното командуване на цялата военна флота. С фредекоги той се появил пред източния английски бряг,

стоварил десантни войски и принудил Англия да сключи мир. С това Бенеке доказал, че бил не само способен капер и морски разбойник, всяващ навсякъде страх и ужас, а също и извънредно талантлив адмирал и флотоводец на ханзата подобно на прочутия с лошата си слава сто години по-късно Френсиз Дрейк в служба на английската кралица.

Понеже Бенеке не загубил главата си под брадвата на палача като повечето пирати, а в ранга на високопочитан гражданин се оттеглил на уличката на Светия дух в Данциг, военните му дела като капер и адмирал на официална служба засенчили неговите тъмни подвизи на единовластен морски разбойник.

Най-дръзкият му пиратски акт занимавал дори самия папа Сикст IV, който в една була обвинявал Бенеке в грабеж и убийство, а в съучастие — всички онези, които го прикривали. Историята била следната: В пристанището на Брюге Паул Бенеке открил кораб с необикновено богат товар, флорентинската галера „Свети Тома". Не го смутило нито обстоятелството, че стоката се състояла почти изключително от църковни ценности, нито че между ханзейските градове и Флоренция царувал мир. В своите каперски писма Бенеке не притежавал ни следа от някакво право да нападне този кораб, а действувал като пират с правото на по-силния. Щом като „Свети Тома" напуснал пристанището и се намерил в открито море, Бенеке със своя „Петер фон Данциг" нападнал флорентинците. Флорентинският капитан отначало помислил, че германецът е сгрешил, и усърдно му показвал флага си. Ала Бенеке му извикал да си го прибира, тогава нямало да има повече основание за протести. На борда на флорен-тинеца избухнала ръкопашна битка, тринадесет флорентинци били убити и над сто ранени. За загубите на Бенеке не се знае нищо. Стой-ността на плячката била неимоверна и възлизала на много милиони марки в днешна валута. Най-ценния предмет от нея, един олтар от Ханс Мемлинг с изображението на Страшния съд, Бенеке подарил на черквата „Света Мария" в Данциг. Цялата останала плячка продал на търговци от ханзейските градове. „Свети Тома" заплавал под ханзей-ски флаг, ала скоро френски капери го пленили и го възвърнали на предишните му собственици срещу прилично обезщетение от 12 000 гулдена.

Под заглавие „Седемдесет и петима морски разбойници, обезгла-вени в един ден на лето 1458 в Данциг" хрониката „Исторически лабиринт на времето" описва как данцигчани гледали на пиратството, когато го упражняват други и когато се касаело за живота или кесията на някой данцигски патриций:

„Йонас Матцкен, датчанин, и Ян Хенриксен, швед, окачили своето дворянство по рождение на стената и станали морски разбойници, защото вярвали, че от грабежа и несправедливостта няма по-удобно средство да станат за късо време богати, едно вече обикновено явление по земята. Особено ревностно се занимавали те с този занаят през цялото лято на 1458 година. По това време един корабовладелец и гражданин на Данциг на име Ханс Вайнрих имал нещастието, плавайки със своя богато натоварен кораб през Зунд, да попадне в бдителните нокти на тези пирати. Щом данцигчани научили за това, изпратили множество кораби, приготвени за лов на морски разбойници, и пресрещнали безчестната разбойническа двойка под Борнхолм тъкмо когато тези завладявали

един любекски кораб. Ала щом данцигчани се втурнали към тях с всички ветрила, те разбрали, че не ги чака нищо добро. Оттеглили се от любекския кораб и със своите две добре въоръжени пинки* и с плячкосания по-рано

*Пинка — тримачтов средновековен ветроходен кораб, срещан в Балтийско и Северно море. Б. пр.

данцигски кораб се приготвили за отчаяна отбрана. И понеже последният имал за екипаж млади и неопитни люде, той се предал тутакси. Сетне данцигчани поздравили двете пинки така нелюбезно, че мнозина били убити или ранени. Когато данцигчани хвърлили върху неприятелските кораби абордажните куки, пиратите не изчакали дори въоръжено нахлуване, а доброволно се предали. С това те постигнали само недълга отсрочка от смъртта, която трябвало да заплатят с още по-голямо поругание. Когато стигнали в Данциг, с тях се разправили набърже и без много церемонии и седемдесет и петима от тях били осъдени да подложат своите глави на палача, помежду им и двоицата благородни главатари. Присъдата биде изпълнена на 14 септември лето 1458 на поляната Доминик, а отсечените глави бяха набучени на колове по брега за назидание на другите. Останалите разбойници, повечето млади момци, които не се бяха натоварили с премного грехове, бяха изгнани от страната, а един доминикански калугер, който също се посветил на това нечисто поприще, бе предаден на манастира за наказание и за църковно покаяние."

Английският канал и югозападният бряг на Англия, гдето Паул Бенеке извършвал своите мрачни подвизи и злодеяния, от столетия представлявал любим ловен терен на морските разбойници, също както Северно и Балтийско море. Съобщителните пътища с британските острови по необходимост водели по море, а освен това през Английския канал преминавали всички кораби, които от Балтийско и Северно море плавали на запад или още по-надалеч покрай Иберийския полуостров в Средиземно море или обратно по противоположния курс. Тъй като английските крале не се справяли с пиратските безчинства, та дори ги подпомагали или ги упражнявали сами, пиратите станали неоспорими господари на морето около цяла Англия, докато няколко английски града не се заели да си помогнат сами. Пет пристанища: Хастингс, Ръмни, Хайт, Доувър и Сендуич, към които по-късно се присъединили още Уйнчелси и Рей, сключили съюз под името „Петте пристанища" с цел да пазят от морски разбойници югоизточните британски брегове и корабите, поели курс към пристанищата на съюза. Като отплата на короната английският крал им въздал правото да плячкосат всеки неанглийски кораб в Канала. Градовете и упълномощените от тях каперски капитани тълкували това право с такъв замах, че техни жертви ставали многобройни английски кораби, а други пристанищни градове се опълчили срещу корабите на съюза. Разразили се безчислени стълкновения и пиратството разцъфтяло по-силно от преди.

Западният британски бряг също станал сборище на пирати. И тук градовете се борили с тях, ала по същото време изпращали и капери към Бретан на френския бряг. Твърде скоро снабдяването на британските острови било застрашено,

понеже нормандското население се отплащало за грабежа с грабеж и умеело пиратския занаят по море не по-зле от англичаните. При тези взаимни англо-френски разбойнически набези, осъществявани със или без покровителствени писма на кралските владетели, в еднаква мяра страдали и понасяли тежки загуби френските и английските търговци. Английският крал издавал писма за репресалии дори на частни търговци, които им давали право безнаказано да задържат стоката на френските търговци. Всичко това предизвикало такова необуздано пиратство, та вече никой кораб — независимо от националността му — не бил сигурен какво го чака от другия.

Първият по-известен пират в английски води и в Канала бил избягалият монах Юстъс, по прякор „Бичът на Канала". Седем години, от 1205-а до 1212-а, той грабил и убивал по поръка на английския крал Джон Безземни. Помислил тогава, че може да се лиши от кралската опека и да спести данъка за кралския двор. И понеже не правел вече разлика между френските и английските кораби, си навлякъл недоволството на английския крал и гнева на английските търговци. Преговорите му с английската корона за нови каперски писма претърпели крушение и Юстъс се обърнал към французите. Там той след кратко време приел командуването на една френска флота за нападения над британския бряг. Ала в 1217 година при Сендуич тази флота била разгромена от англичаните, самият Юстъс бил пленен, после обезглавен на борда на своя собствен кораб.

От историята на пиратството в Английския канал е познато името и на една жена. След обезглавяването на френския морски разбойник Оливе дьо Клисон за пиратство и държавна измяна в 1343 година, съпругата му под моминското си име Жан дьо Бовий успешно продължила грабителската дейност наедно с двамата си синове. С три съвместно действуващи кораба тя нападала и ограбвала не само тежко натоварените търговски ветроходи, но нахлувала и в пристанищата, за да оплячкоса и черквите в града. Като отмъщение за смъртта на мъжа си тя подлагала под ножа всички пленени мъже или просто ги хвърляла в морето.

В 1360 година бил създаден в Англия Върховният адмиралтейски съд с компетентност да преследва и наказва всички престъпления по море. И пак твърде често назначените в него съдии работели ръка за ръка с пиратите. Образцов пример за това бил Джон Хоули, член на Парламента, адмирал на западния бряг и „кралски комисар за но-тушаване на пиратството". Началото на кариерата му било удивително. Като гражданин на Дартмут, който страдал осезателно от нападенията на френски пирати, и със съгласието на английския крал Хоули обединил корабите от родния си град в една флота и отплавал към френския бряг. Тук той се сблъскал с французите и в едно истинско морско сражение завладял 34 френски кораба. За този му подвиг кралят го провъзгласил за заместник-командуващ на кралската флота.

Хоули се възползвал от титлата и функциите, с които го удостоили, и започнал да граби по море за своя собствена сметка. По тази причина той преследвал пирати само тогава, когато трябвало да се избави от нежелана конкуренция. Жертва на острия му грабител-ски инстинкт ставали френски, испански и

италиански кораби, но не пропущал и английските, ако те му се случили подръка без свидетели.
Изключителни успехи имал по това време и пиратският главатар Хари Пей, наричан още Арипей. Ловният му участък се простирал от френския бряг на Канала през Бискайския залив чак до Гибралтар. През най-успешната си година той командувал 15 кораба, с които ограбил 120 кораба само под френски флаг. Като мнозина други морски разбойници плячкосвал и пристанищни градове и с особено голямо удоволствие черкви заради многото скъпоценности в тях.
Пиратството в Английския канал взело на края такива размери, че Хенри IV, крал на Англия, сключил с Испания и Франция договор, в който трите държави се задължили да не приемат повече на служба морски разбойници. Пиратството трябвало да бъде потушено съвместно, а за залавянето на пирати да се плащат високи премии. Само че Хенри IV, за разлика от Франция и Испания, не разполагал с достатъчно силна военна флота, за да изпълни от името на Англия този договор. Затова английските пирати продължили да ограбват собствените си търговски кораби вместо френските и испанските. Като изход от това положение Хенри IV издавал каперски писма на морски разбойници срещу морски разбойници, за да се избият сами помежду си. Несигурността станала тъй голяма, че ханзейските кораби и ветроходите на италианските морски градове наемали на борда си допълнителен брой въоръжени лица, когато плавали през Английския канал.
Хенри V(1413 — 1422 г.) обявил пиратството за държавна измяна и отказал да издава каперски писма. И въпреки това след две години, подобно на Хенри IV, той пак се видял принуден да снабдява капери с такива писма за борба срещу пиратите. Изглеждало сякаш, че пиратството в Англия е неизтребимо.
Един нов закон в 1536 година и безмилостното му прилагане довели до осезателни успехи в битката срещу пиратството. В първите две години от неговото действие били обесени повече пирати, отколкото през изминалите три столетия. В Уейпинг бил построен специален док за екзекуции, гдето бесели пиратите само по време на отлив, и то така, че пръстите на краката им почти докосвали водата. А сетне приливът сключвал водите си над техните глави.
И все пак не законодателството, не и жестоките наказания, а прехвърлянето на центъра на мореплаването в Атлантика след откриването на Америка сложило окончателен край на пиратството в Северно и Балтийско море и в Английския канал.

Какво търсел Колумб в Америка
X

Според традиционната историческа представа Колумб е герой, който открил Америка и наченал една нова историческа епоха. По-малко известно е, че той бил хвърлен в тъмница като играчка на дворцови интриги и умрял в бедност, почти съвсем забравен от съвременниците си.
И все пак защо по поръка на испанската корона Колумб потърсил презморски път към Индия и какво е сторил след приземяването на Бахамските острови?

Отговорът на този въпрос дава да се разбере защо трябва да се спомене за Колумб в една книга за пиратството. Защото не желанието да се опознае светът накарало могъщите на онова време властници да стъкмяват експедиции по море, които позволили на Колумб да открие Америка, на Васко да Гама да заобиколи Африка и да стигне до Индия и на Фернандо Магелан да извърши първото околосветско плаване. Всички те били грабителски плавания към чужди брегове с единствената цел по държавна поръка да завладеят земи, да добият от тях злато, сребро, подправки и роби. Било повторение на всичко, което хилядолетия преди тласкало египтяни, финикийци и гърци към чужди брегове, което създало лошата слава на вандали и викинги, само че безкрайно по-жестоко и по-безмилостно, до заробването и изтреблението на цели народи. Всичко това ставало под знака на кръста и с благословията на папата, уж да обърнат към християнство езичниците, да отнесат единствено душеспасителната християнска вяра и в най-затънтените краища на тази земя. Ала това било противно лицемерие. Папите и кралете и техните услужливи помощници били алчни за злато и сребро като платежен еквивалент за все по-бързо развиващото се стоково стопанство в Европа. Венецианецът Марко Поло, като се позовавал на своя дългогодишен престой в Китай, разказвал за приказните богатства на тази страна, за храмове и дворци, чиито покриви били направени от чисто злато. Междувременно обаче турци и араби със своите завоевания в Близкия Изток поставили търговията с Индия и Китай под собствен контрол. Трябвало да се търсят нови пътища към Азия, и то към Азия на Марко Поло, за да се достигне до притежание на златото.

Понеже науката вече признала земята за кълбо, принципно се потвърдила възможността тя да бъде обиколена с кораб. Тази идея била подхванатата от генуезеца Христофор Колумб, който предложил първо на португалския крал Хуан II и после на испанската владетелска двойка Фердинанд и Изабела да отплава с флота за Индия по западен курс, тоест да открие описвания от Марко Поло Китай. Договорът, който след дълги пазарлъци генуезецът изтръгнал от Фердинанд, не би бил лош, ако кралят на Испания го беше спазвал. Колумб ни представя този документ, в известна степен модифициран, като предисловие към бордовия дневник от първото си плаване:

„Техни Величества решиха да ме изпратят в страните на Индия, за да се опозная сам с князете, народите и местата, да проуча бита, нравите и склонностите им, та с това да се знае по какви пътища трябва да се поеме, за да се разпространява нашата най-свята вяра. Те ме въздигнаха в благородно звание, така че от днес нататък аз притежавам правото да се наричам дон. Те ме направиха велик адмирал на Океана, а също вицекрал и постоянен наместник на всички острови и континенти, които бъдат открити или завладени от мен. По-нататък те разпоредиха, щото моят най-възрастен син да бъде мой наследник и това да става по същия начин от поколение на поколение."

В увода на бордовия дневник Колумб обаче не споменава, че владетелите обещавали да предоставят на него и потомците му за вечни времена една десета част от печалбата в търговията с тези страни. Естествено Колумб не можел и да подозира, че този договор, щом стане неудобен за краля на Испания, ще бъде

ликвидиран с лапидарния израз: „За кралете не са задължителни договорите, сключени с техни поданици." Ала кралете не са неблагодарни. Като награда за откриването на цял един континент и като дял от грабежа на злато и хора в полза на испанската корона в Америка Колумб получил от испанския владетел почетен дар от 2000 дуката.

Многократно е описвано плаването на Колумб с трите прочути кораба „Санта Мария", „Ниня" и „Пинта" от тръгването на 3 август 1492 година в Палос до акостирането на 12 октомври 1492-ра на един от Бахамските острови — по всяка вероятност Уотлинг. Ала едва след пристигането става ясно какво е търсил в действителност Колумб. Неподкупен свидетел за това е бордовият дневник:

Събота, 13 октомври 1492 година (първият ден след пристигането).

„Забелязах — и не само аз, — че мнозина индианци си пробиват носа и в така направения отвор поставят къс злато. Те разменяха златото, което очевидно за тях нямаше никаква стойност, срещу стъклени маниста, и то с голяма охота..."

Когато Колумб дочул от туземците, че на юг имало някакво царство, „гдето кралят ядял и пиел от големи блюда от чисто злато", той завършва: „Натам ще отплаваме в най-скоро време!"

Понеделник, 15 октомври 1492 г. (след акостирането на острова, който Колумб нарекъл Санта Мария де ла Консепсион).

„И тук индианците ни срещнаха с дарове. Ние тутакси попитахме за злато и узнахме, че на един остров, който се намирал още по-далече на юг, туземците носели златни гривни на краката и ръцете си."

Вторник, 16 октомври 1492 г. (по време на плаването към юг). „Аз открих още един голям остров, който нарекох Фернандия. Злато тук не намерихме."

Четвъртък, 18 октомври 1492 г. (след пристигането на остров Саомето).

„На Саомето ние не намерихме нито злато, нито град, нито някакъв крал."

Четвъртък, 1 ноември 1492 г.(след дълго странствуване Колумб е слязъл в Куба).

„Туземците ни донесоха плодове, изпреден памук и папагали. Ала аз забраних на моите хора да приемат каквото и да било, та да научат индианците най-сетне, че ние търсим само нукай — това е индианското название на златото — или пък било то и сребро."

Петък, 9 ноември 1492 г. (след като в Куба Колумб се е запознал с картофите и тютюна).

„В други ден ще отплавам по-нататък. Всемогъщият ще ми помогне да намеря злато, подправки и нови страни."

Сряда, 21 ноември 1492 г. (Колумб е посетил много други острови, навсякъде разпитвал за злато и разменил стъклени маниста срещу малко злато).

„От островите взех мнозина туземци на борда..."

Неделя, 6 януари 1493 г. (след като Алонсо Мартин Пинзон се отправил с „Пинта" самоволно да дири злато).

„Ако Пинзон не беше избягал, ние щяхме да имаме на борда цели бурета, пълни със злато. Пинзон намери повече злато от мен. Половината задържа за себе си,

другата половина раздели между екипажа. На борда той има и индианци и индиански момичета, които смята да продаде в Испания."
Петък, 16 април 1493 г. (когато след завръщането си в Испания Колумб бил приет от испанската владетелска двойка).
„Трябваше още веднаж да разкажа онова, което бях вече докладвал писмено. Сетне показах донесените от нас съкровища, непознатите пъстри птици, редките животни и растения, златото на зърна, на самородни късове или преработено в украшения. Техни величества се удивляваха най-вече на индианците и индианките..."
За хода на второто Колумбово плаване сведения дават автентичните доклади на Диего Алварес Чанка и на Микеле де Кунео.
Според тях Колумб потеглил на своето второ пътешествие на 25 септември 1493 година. Под негова команда се намирали три големи кораба и 14 каравели. В сравнение с първото отплаване на 3 август 1492-ра, когато населението проклинало генуезеца като безбожен авантюрист и трябвало насила да натикат на борда испанския екипаж, картината сега била напълно променена. От писанията и разказите за първото плаване, предавани от уста на уста и раздути до неимоверни гротески, повечето испанци сега вярвали: плаването на Колумбовата флота води към Елдорадо, към острови от чисто злато, прорязани от реки, в които трябва само да потопиш кош, за да го изтеглиш пълен със златни зърна. А туземците се съгласяват охотно да разменят злато и скъпоценни камъни срещу стъклени маниста и огледала.
Кралят и кралицата на Испания също очаквали от това плаване на Колумб злато, и то повече злато, отколкото индианците дали доброволно при първата си среща с белите полубогове. Колумб знаел това, а знаел също, че такова злато могло да бъде изтръгнато от индианците само с насилие.
Плаването протекло при благоприятни метеорологични условия. Само една буря се разразила през втората половина на октомври над флотата, преди да отекне на 3 ноември викът „Земя!", когато достигнали Малките Антили. Колумб пак потърсил островите, открити при първото плаване, открил и множество нови острови, намерил и силно жадуваното злато. Но за да изпрати златото в Испания, то трябвало да се изкопае от земята, трябвало да се построят златни мини. За да спечели време, Колумб натоварил част от корабите с проби от златоносна руда и я изпратил в Испания с обещание до краля и кралицата, че скоро ще им прати толкова злато, колкото желязо има в мините по брега на Биская. Като жива стока на борда на отплавалите кораби имало и индианци, роби се търсели винаги най-усилено по тържищата на Европа.
Ала с местното население Колумб срещнал по-големи трудности, отколкото очаквал. Индианците вече не се доверявали на белите. Горчивият опит, набран от миналите срещи, бил твърде богат, и те почнали да се бранят срещу плячкосването и поробването. Настъпили първите схватки, безнадеждни за индианците срещу добре въоръжените и снабдени с топове испанци. Хиляди и хиляди от тях били изклани като добитък и разкъсани от кръвожадните кучета. А ако алчността за злато на скитащите по всички посоки испански разбойници

не бивало удовлетворена, те режели ушите на мъжете, изнасилвали жените и отмъквали младите индианци в испанските поселища като роби.
Но и от всичко това към Испания не потекли обещаните реки от злато и сребро. Затова по завръщащите се от Испания за Америка кораби крал Фердинанд заповядал на Колумб да форсира незабавно експлоатацията на златните мини и да праща всеки месец подробен отчет до кралския двор в Испания.
И въпреки това Колумб не можал да напълни корабите със злато и още веднаж изпратил през Атлантика 500 индианци, за да ги продадат на робския пазар в Севиля в полза на испанската корона. Добил все пак отсрочка, колкото траяло плаването на отиване и връщане през океана. През това време в безскрупулната им жажда за злато на испанските завоеватели хрумнала дяволска идея. Те наложили на местното население данък, който за индианците бил почти равен на смъртна присъда. Всеки местен жител, достигнал четиринадесетгодишна възраст, бил задължен да доставя всеки три месеца злато по мярка, колкото събира едно фландърско звънче. Главатарите тройно. Който заплати данъка, получавал едно медно кръгче, което трябвало да носи окачено на шията, за да се вижда отдалече. Залавяли и продавали на пазара за роби всеки, който нямал такова медно кръгче. Алтернативата злато или свобода не оставала на свободолюбивите индианци никакъв избор. Те били принудени да зарежат жалките си колиби, за да търсят само злато. Много хора умирали от глад, защото не можели да се грижат за прехраната си, други поемали отрова, за да се избавят от робство. Според отчета на епископ Лас Касас, който превел и бордовия дневник на Колумб, от 300 000 жители на Хаити по време на откриването му, в 1496 година останали живи 200 000, в 1508 година само 60 000, а едно преброяване в 1548 година показало, че аборигените спаднали на петстотин души, или коренното население на острова било практически изтребено.
В началото на шестнадесетото столетие потоп от авантюристи и обеднели благородници се излял от Испания през Атлантика в Америка. От Хавана в 1519 година Кортес се прехвърлил на брегове на Мексико. С коварство и насилие той в течение на две години подчинил империята на ацтеките, които имали далеч по-високо културно ниво, избил нейните жители и разграбил страната. Неизмерим поток от злато потекъл от новооснования Веракрус към Кадис и Севиля.
В 1531 година Писаро проникнал в сърцето на империята на инките и — също като Кортес в Мексико — я оплячкосал и опожарил в името на кръста. В 1535 година той основал Лима с пристанището Каляо, за да отправя с кораби към Испания ограбените съкровища на инките. Това, което поколения ацтеки и инки били натрупали с дълговечен мъчителен труд, било сега разграбено, натоварено на кораби и през Атлантика докарано в Испания. След като коренните жители били докарани до просяшка тояга, експлоатацията на мините за благородни метали продължила с индианска работна сила, а по-късно с роби-негри. В течение на шестнадесетото столетие наличността на сребро в Европа нараснала пет пъти. Четири пети от европейските запаси на злато и сребро идвали от Испанска Америка. Общото им количество между 1500 —1800

година възлизало на деветдесет хиляди тона. Цялото това богатство, пренасяно по море, по необходимост предизвикало появата на морско пиратство, което оставило далеч в сянка всичко досега познато в тази област.

Братята от брега
XI

Скоро след откриването на Америка Испания забранила на всички други народи да търгуват с новооткритите земи и острови и дори да пристъпват в тях. Испанският крал се позовавал на едно решение на папа Александър VI, който бил призован за арбитър, постигнал компромис между двете единствено признати от него колониални сили Испания иПортугалия и гарантирал неговото спазване спрямо всички останали народи. На Португалия се отреждали всички земи, открити източно от четиридесет и шестия меридиан, а на Испания — всичко, което се намира западно от него, тоест цяла Америка с изключение на Източна Бразилия.

В дарителната була на папата до испанския крал се казвало.

„Като носител на върховната апостолическа власт и като изхождаме от Нашето собствено пълновластие и без всяко въздействие откъдето и да било, предаваме на Вас и на Вашите наследници всички новооткрити земи и острови, ако те не принадлежат на някой друг християнски владетел. Под страх на отлъчване от църквата забраняваме влизането в тези страни и търговските отношения с тях без Наше изрично позволение."

Френският крал Франсоа I се опитал наистина да възроптае („Бих искал да видя предписанието в Завета на Адама, което ме изключва от подялбата на света!"), ала западните страни били все още римокатолически и мощта на папата толкова голяма, та крале и князе послушно се подчинявали на неговите указания. Едва след Реформацията, която от 1517 година бързо се разпространявала из европейските страни, политическото влияние на папата започнало постепенно да намалява. Когато испанският посланик в Лондон се оплакал от пиратството на английски кораби в западноиндийски води, кралица Елизабет I отговорила, че не признава булата на римския епископ, според която испанците притежавали особени права във Вест Индия*. Дори и ако испанците

*Вест Индия — Западна Индия. Така обозначавали островите в западната част на Атлантическия океан. Б. ред.

били минали покрай някои брегове и дали наименования на географски носове и реки, това съвсем не им придавало каквито и да било права на собственост.

Сами испанците не били в състояние да контролират многобройните острови на Средна Америка, камо ли да ги населят. Когато морският път през Атлантика станал известен, първите групи авантюристи и преселници скоро се установили по Карибските острови. Най-големите контингенти били от французи, англичани и холандци. Французите били преди всичко хугеноти, които потърсили пътя през океана, за да се спасят от верската принуда в отечеството.

Католическите испанци говорели за „лютеранските корсари" и с това придавали фанатично-религиозна окраска на разправиите в Новия свят. В името на вярата те още по-озлобено се сражавали, изтезавали и убивали за заграбените в Западна Индия съкровища.
Венецианският посланик в Лондон докладва в 1604 г. как испанците се разправяли с пленените пирати:
„Испанците завзеха в Западна Индия два английски кораба, на мъжете от екипажа отрязаха ръцете, краката, носовете и ушите, намазаха осакатените тела с мед и ги завързаха о дърветата, за да ги измъчват мухите и други насекоми."
Борбата за американското злато започнала още в началото на XVI век. Докато в Европа все още царял неспокоен мир, в Западна Индия всички неиспанци се обединили срещу общия враг Испания. Те сами се наричали „братята от брега" и със сила вземали онова, което испанци те не искали доброволно да им дадат.
Наред с европейски преселници и авантюристи „братята от брега" се рекрутирали от дезертирали матроси и войници, избягали роби и въстанали индианци. Множеството ненаселени острови в Карибско море със своето изобилие на средства за прехрана — плодове, птици, риба, костенурки и миди — предлагали на пиратите идеални убежища. Оттук те бързо достигали силно оживените морски пътища и след нападение върху испански кораб лесно се изскубвали с плоските си и пъргави лодки от преследването на военните в многото тесни и объркани протоци между островите.
В началния период сред „братята от брега" взели надмощие френските хугеноти. Повечето от тях не прекосили Атлантика като моряци или пирати, а като заселници, и на защитени места създавали плантации. Но когато испанците за кой ли път разрушавали тези плантации и запалвали покрива над главата на плантаторите, хуге-нотите зарязвали всичко и се стичали при „бреговите братя", за да си отмъстят на испанците.
Първите нападения върху испански каравели и галеони пред испанския атлантически бряг последвали много скоро след откриването на Америка. Испански документи от онова време споменават за един френски корсар, който в 1497 година принудил Колумб при завръщането му от третото пътешествие да подири убежище на остров Мадейра. Името на този човек е пропуснато. Един от първите известни френски пирати бил Жан Анго от Диеп.
Испанците още не били стигнали до системата на конвоите, а изпращали през Атлантика натоварените със злато и други съкровища кораби поединично или на малки групи. Анго разполагал с много рибарски плавателни съдове, с които кръстосвал между Кап Винсенте и Азорските острови и причаквал испанските кораби. В 1521 година ветроходите на Анго плячкосали край Кап Винсенте три испански каравели, които идвали от Западна Индия и плавали към Севиля. Един помощник на Анго, Жан Фльори, разграбил през следващата година други три каравели, между тях и кораба, с който Кортес изпратил през океана на испанския крал едно невъобразимо богато мексиканско съкровище. Пример за безценните богатства, които испанците грабели в Америка, представлява потъналият през XVII век край брега на Флорида галеон „Нуестра сеньора де Аточа". След петгодишни издирвания американски търсачи на съкровища

открили в 1975 година останките на кораба, който имал на борда 27 тона злато и 47 тона сребро.
Сред изобилната плячка от каравелите на Кортес Жан Фльори имал късмета да залови комплект от карти за морския път до Антилите, който испанците държали в най-строга тайна. Като използвали тези карти, френските корсари надули ветрилата чак до Антилите и със своите кораби блокирали морския път. Те сега нападали испанските транспорти непосредствено в Карибско море и плячкос-вали испанските поселища по крайбрежието. В 1555 година френски пирати, предвождани от Жак дьо Сори и Франсоа льо Клер, ненадейно и отчаяно дръзко атакували Хавана, разграбили черквите и се оттеглили със страшно богата плячка. Английски „рицари на сполуката" също намерили, може би още преди французите, пътя към Западна Индия. В 1518 година капитанът на една испанска каравела съвсем случайно открил в залива на остров Пуерто Рико един 25-тонен английски ветроход, снабден с топове. В Испания укорили пропуска на капитана и на испанския губернатор, че не спрели веднага и не абордирали кораба и не избили екипажа.
От многото най-вече неизвестни френски и английски пирати, които се отдавали на морски грабеж в Западна Индия или покрай испанския бряг, особено се прочул английският капитан Робърт Риниджър от Саутхемптън. Близо до Кап Винсенте, заедно с четири други английски кораба, той заловил и ограбил големия испански галеон „Сан Салвадор". Изпратил плячкосаното злато в Тауър в Лондон и съобщил за случая на Британския коронен съвет. Риниджър обосновал пиратския си акт с това, че един испански съд му конфискувал преди известно време корабния товар, поради което ограбването на испанеца не било морско разбойничество, а обезщетение за понесената неправда. Post factum английското правителство му признало правото на репресалии. Риниджър получил капитанско право от британската марина и доходната длъжност митнически инспектор в Саутхемптън.
Срещу постоянно растящите нападения испанските галеони получили засилено въоръжение с топове и войници на борда. Освен това „Индийският съвет" заповядал корабите да се съединяват в конвой, така наречените тогава „флотас". Военно защитените конвои плавали веднаж в годината по стария Колумбов маршрут за Хаити, точната дата зависела от годишното време и от посоката на вятъра. Там флотата се разделяла на две ескадри: едната към Веракрус в Мексико, втората към Панамския провлак, за Портобело. В тези пристанища разтоварвали докараните за колонистите стоки и испанските мисионери. Кервани от катъри осъществявали връзките с вътрешността на Мексико и с Перу, откъдето се връщали при галеоните в пристанищата, натоварени със злато и сребро.
Затънали над водолинията от съкровищата на Мексико и Перу, испанските кораби се събирали при Хавана и в конвой потегляли обратно през Азорските острови към Испания. Ала не минало дълго време и морските разбойници разузнали тая система и отвърнали на испанците със собствената им тактика. Щом флотата излизала от Куба в открито море, бързите ветроходи на пиратите следели тежкоподвижните галеони в конвоя. Изчаквали търпеливо момента,

когато поради безгрижно маневриране, повреда във ветрилата, буря или неблагоприятен вятър някой галеон се отделял от конвоя. С неподозирана скорост те връхлитали тогава върху откъсналия се кораб и го ограбвали за миг. Пътуващите на него търговци, пък и моряците се надявали единствено на войниците, ала и те почти винаги бивали сразени от концентрираното нападение на морските разбойници.

За френските пирати настъпил мощен подем, когато Франсоа I им издал каперски писма срещу испанските кораби, за да подкрепят Франция в борбата с все по-засилващото се обкръжение на Хабсбургите. Във военна служба на френския крал особено се отличили моряците от Сен Мало, Диеп и Брест. Техните малки, пъргави кораби, дълги най-много до 35 метра, били въоръжени с 10 до 20 малкокалибрени топа и имали на борда си около 100 души.

Има документи от онова време за реда, по който каперите от Сен Мало разпределяли плячката. Когато влизали в пристанището, пръв на борда се качвал кралски офицер, който оглеждал плячката и определял десетината, полагащи се на краля като обезщетение за каперското писмо. Преди това никой моряк нямал право да слезе на сушата, нито някой външен да стъпи на борда. От останалите девет десети екипажът получавал за подялба едната трета, друга трета се падала на корабопритежателя или на компанията, а последната третина употребявали за покупка на провизии и за екипировка. Делът на екипажа се раздавал на отделни части. Дванадесет части получавал капитанът, осем кърмчията, две до четири се падали на помощниците, по една на матросите и по половин на новаците и юнгите.

Франсоа I бил принуден да преустанови издаването на каперски писма, когато след няколко последователни войни Карл V победил краля на Франция. Но Испания не получила спокойствие. На мястото на френските корсари излезли английски, тайно или явно подкрепяни от британската корона. Най-прочутите английски капери били Джон Хоукинз и Френсиз Дрейк. Двамата били роднини, предприели заедно множество пътешествия и за успехите им в служба на английската кралица били удостоени с благороднически сан.

Повечето френски капери също не се оттеглили на почивка. Ако преди грабели по поръка на краля, сега те го вършели по своя воля. Рискът оставал същият. Те окончателно преместили базите си в Карибско море и обогатили съсловието на „братята от брега" с някол-ко забележителни фигури.

Хоукинз и Дрейк, пирати в служба на Елизабет Първа XII

Няма никакво съмнение, че Хоукинз и Дрейк, както мнозина други британски мореплаватели, посветени в дворянски сан, честно са заслужили прозвището морски разбойници, понеже — без сянка от някакво право — грабели наред чуждите кораби, плячкосвали градове и църкви, изтезавали, убивали и насилвали както по време на война, така и в най-дълбок мир. Тези престъпления, извършени в такъв голям размер, не закарали авторите пред съда, понеже едновременно те търсели нови морски пътища, откривали нови

земи и острови, създавали картографски материал и съзнателно или несъзнателно помогнали за изграждането на британската колониална империя. И едно нещо те никога и при никакви обстоятелства не забравяли: дали са действували със или без знанието на короната — винаги част от плячката, понякога половината, отивала в кралския двор.

Дрейк учил пиратския занаят при Хоукинз, негов осем години по-възрастен чичо. Хоукинз бил един от първите роботърговци, който карал негри от западноафриканския бряг, за да ги продава в Западна Индия. През октомври 1562 г. Хоукинз с три кораба — „Соломон" (120 тона), „Суолоу" (100 тона) и „Джонъс" (40 тона) — и с по-малко от 100 души екипаж предприел първата си експедиция по африканското крайбрежие. Там плячкосал няколко португалски кораба, отвлякъл от тях 300 негри-роби и отплавал за Хаити, гдето ги разменил срещу кожи, захар и бисери. След завръщането си в родината Хоукинз подготвил второ плаване, за което кралицата му предоставила бившия ханзейски кораб „Исус от Любек". С няколкостотин роби на борда той в 1565 година стигнал до Венецуела. Ала испанският губернатор му отказал разрешение за продажба на робите. В края на краищата с хитрост и сила, макар и с много мъчнотии, Хоукинз успял да размени „черната стока" срещу злато, сребро, бисери и скъпоценни камъни. След като и това пътешествие било увенчано с успех, за 1567 година била подготвена трета, по-голяма експедиция. В своя дневник Хоукинз я описва така:

„На 2 октомври лето 1567-о нашите кораби „Исус" и „Миньон" с четири по-малки кораба отплаваха от Плимът. До 7-ми имахме хубаво време, сетне северно от нос Финистер се надигна голям щорм, който разпръсна нашата флота и унищожи големите лодки, които влачехме."

След описание на бурята и няколко подробности около повторното събиране на флотата си Хоукинз продължава бележките си:

„При остров Гомера взехме вода, на 4 ноември плавахме покрай брега на Гвинея и на 18 ноември достигнахме Зелени нос. Тутакси стоварихме на сушата 150 души с тайната надежда да заловим негри. Ала с много мъки и загуби можахме да хванем само малцина. С отровните си стрели туземците ни причиняваха малки, но затова пък още по-опасни рани. Самият аз бях ранен. Доста време прекарахме на гвинейския бряг и до 12 януари старателно търсихме по реките от Рио Гранде до Сиера Леоне. През същото това време не взехме повече от 150 негри на борда."

В помощ на Хоукинз дошъл тогава слепият случай. При една племенна разпра го повикали на помощ срещу обещание да му оставят като роби всички военнопленници. По време на битката с вражеското племе в ръцете на англичаните попаднали кръгло 300 пленници, така че Хоукинз можел вече да отплава към Западна Индия с около 500 роби на борда. Преди заминаването той предал на своя племенник Дрейк командата на 50-тонния „Джудит", единия от четирите по-малки кораба на ескадрата. При продажбата на негрите в Америка пак възникнали затруднения. Затова Хоукинз свалил в пристанището Рио де ла Хача една дебаркационна команда, плячкосал и опожарил част от града и

заплашил, че ще вземе на борда и ще превърне в роби гражданите, ако те не купят от него „черната стока". Търговията веднага потръгнала.
При завръщането у дома флотата попаднала сред силен щорм, „Исус" получил пробойни и трябвало да го изоставят. Когато Хоукинз потърсил спасение в пристанището Сан Хуан де Улоа, там се натъкнал на испанска флота от 13 кораба, които веднага открили огън срещу омразните лютерански корсари. В сражението Хоукинз загубил три кораба, измъкнали се само „Миньон" и „Джудит" с Хоукинз и Дрейк на борда, двамата твърдо решени да отмъстят за поражението.
Много грижливо се подготвял Дрейк за своето първо самостоятелно плаване. Той не искал да търчи за американското злато покрай Африка и да се занимава с лов и търговия на роби, а решил да си го набави направо от испанците в Америка.
В 1572 година Дрейк с два кораба „Паша" и „Лебед" отплавал за Панамския провлак. С хората си изгорил и плячкосал града Портобело и само с 30 души от своя екипаж и 20 хугеноти, които се присъединили към него, навлязъл във вътрешността на страната. При Номбре де Диос нападнали един испански керван от катъри на път от Перу за Портобело, който пренасял златни монети и други съкровища. После Дрейк отплавал покрай американския бряг и нападнал Веракрус, но с незначителен успех. Още веднаж се върнал на юг, в една дръзка схватка абордирал няколко испански кораба. С богата плячка и с половината екипаж той се завърнал в Англия и там вече
привлякъл вниманието на кралския двор. Екипирал три фрегати и като капер участвувал в борбата срещу въстанала Ирландия. По време на един прием у кралицата той й предложил нов примамлив план: южно от Америка да търси Terra Australis, Южния континент, за чието съществуване науката само предполагала, и сетне да нападне испанците от западната страна на Америка. Кралицата не само одобрила намерението на Дрейк, но заедно с мнозина висши благородници се заела с финансирането на това начинание.
Приготовленията за новата експедиция се държали в най-строга тайна. На 13 декември 1577 година с флота от пет кораба: „Пеликан", „Елизабет", „Мериголд", „Лебед" и „Кристофър" и със 164 души Дрейк потеглил от Плимът в открито море. Флагманският кораб „Пеликан" бил дълъг само 26 метра, широк 7 метра и около 200-тонен. Преди да навлезе в Магелановия проток, Дрейк изоставил двата снабдителни кораба „Лебед" и „Кристофър", наредил да прегледат и ремонтират из основи „Пеликан" и го прекръстил на „Златната кошута". С трите кораба, които му оставали, той преплавал протока и на 6 септември 1578 година навлязъл във водите на Тихия океан. Преди това, подобно на Магелан, Дрейк бил принуден да потуши бунт на борда на своя кораб. Назначил съд, изправил пред него подстрекателя на метежа — един пътник вън от състава на екипажа — и наредил да го екзекутират.
В силен щорм край западния бряг на Южна Америка той загубил „Мериголд", а „Елизабет" бил отнесен толкова надалеч, че капитанът му на своя глава решил да потегли обратно за Англия. Бурята носила цял месец на юг и „Златната кошута", последния кораб от флотата. Ала там Дрейк направил географското

откритие, че южно от Магелановия проток се намира само един тесен нос, който очевидно е част от американския континент. От търсената Terra Australis нямало и следа. Сега Дрейк се насочил към втората част от своята задача. Със „Златната кошута" плавал на север до Валпарайсо, влязъл в пристанището и плячкосал града и черквите. Напълнили кораба с провизии и вода, ремонтирали ги и продължили плаването на север покрай брега, като разграбвали всички срещнати по пътя си населени места. На 13 февруари 1579 година „Златната кошута" влязла в пристанището на Лима. Намиращите се там дванадесет испански кораба били свалили такелажа си на сушата и изобщо не били готови за бой. По западния бряг на Америка испанците се чувствували абсолютно сигурни. Корабите и натрупаните в Лима съкровища станали лесна плячка за Дрейк.

В Лима англичаните дочули за испанския „кораб на съкровищата" на име „Нуестра Сеньора де ла Консепсион", който заради силното си въоръжение носел прозвището „Какафуего" (Огнеплювач) и се намирал на път за Панама. Всяка година този кораб плавал покрай брега на север и вземал на борда си от всички пристанища добива от сребърните мини и заграбените от испанците златни съкровища и други скъпоценности, за да ги откара до Панамския провлак. Дрейк тутакси вдигнал всички ветрила и се впуснал да гони „Огнеплювача". На 1 март, на косъм северно от екватора, той настигнал испанския галеон и след кратка огнева схватка успял да го абордира и завземе. Плячката възлизала на 26 тона сребро, 26 фунта злато и 13 сандъка, пълни с пари, украшения и други ценности на обща стойност около 200 000 английски лири стерлинги. Когато претоварвали среброто на „Златната кошута", един британски матрос изрекъл: „Сега отнеплювачът се превърна в сребroплювач."

Дрейк продължил плаването си още на север, абордирал друг голям търговски кораб и един ветроход, на който спипал двама пилоти с морските им карти и с навигационните бележки за прекосяването на Тихия океан. На 15 април 1579 година той влязъл в Мексико през Гуаталко, последното испанско пристанище на западния американски бряг. По това време „Златната кошута" била вече толкова претъпкана със скъпоценности, че екипажът грабел само злато и бисери, а среброто захвърлял.

Било очевидно, че Дрейк имал намерение да плава все по посока на север и да търси северозападния проток между Пасифика и Атлантика и по този път да се завърне в отечеството. Ала на четиридесет и осмия градус северна ширина, по паралела на Ванкувър, поради постоянно вилнеещата буря той свърнал отново на юг и спуснал котва в един залив, който нарекъл Дрейк. Ремонтирал „Златната кошута" и се впуснал по дирите на Магелан. След три месеца стигнал Молукските острови, в пристанището на Тернате натоварил скъпи подправки, обиколил нос Добра Надежда и на 26 септември 1580 година, три години след тръгването, пристигнал в Плимът.

Крясъците да бъде наказан пиратът Дрейк били в Испания също така гръмки, както ликуването в Англия пред подвига на морския герой Дрейк. Английската кралица поискала навярно да спечели време, понеже била непрестанно

притискана от жалбите и обвиненията на испанския посланик, и заповядала да откарат под стража „Златната кошута" в Дептфорд.
Ала решението на Елизабет било твърдо. След като почакала няколко месеца да се успокоят духовете, тя тръгнала с гребна лодка по Темза и се качила на борда на „Златната кошута". На кърмата тя с меч посветила Дрейк в рицарско звание и го назначила за вицеадмирал на своята флота.
За отплата кралицата получила половината от несметната плячка, която оценявали на 2 милиона и 250 хиляди златни лири стерлинги. И все пак останалите акционери се облажили с 4700% печалба от своя дял в капитала.
Лов на пирати в Английския канал била първата задача, която Дрейк получил като адмирал на кралската флота. По същото време испанците затворили своите пристанища за английски кораби. В отговор Дрейк отплавал в 1585 година по заповед на Елизабет начело на 25 кораба и 2300 души отново към Западна Индия, превзел Сантяго и оплячкосал испанските поселища. Сред плячката от това пътешествие имало една диадема в гарнитура със скъпоценен кръст за шия, които кралицата носела на новогодишния празник пред целия свят.
В 1587 година с една флота Дрейк нахлул в пристанището на Кадис и потопил 33 испански кораба, застрашавал пристанището на Лисабон, абордирал и ограбил един португалски търговски кораб от Ост Индия* с товар на стойност

* Ост Индия — Източна Индия — обозначение за Предна и Задна Индия и Малайския архипелаг. Б. ред.

сто хиляди лири стерлинги и преследвал кралските испански кораби пред родните им брегове, та дори се похвалил, че „опърлил брадата на католическия крал".
Голямото пътешествие на Дрейк около света повторил по-малко известният английски пиратски капитан Томас Кавендиш. Очевидно той точно изучил опита и познанията от плаването на Дрейк, докато испанците не научили нищо. Кавендиш избрал същия маршрут, използвал същите места за почивка и ремонт и след двегодишно пиратско плаване донесъл в пристанището на Плимът не по-малко плячка, отколкото преди десет години Дрейк. Елизабет I посетила и Кавендиш на борда на кораба му. За този мил прием испанският посланик докладвал на Филип II:
„ Тези дни от Перу се е завърнал капитан Кавендиш. На кораба си той дал банкет на кралицата и надълго и широко разказвал за геройските си подвизи. Плячката му е без съмнение значителна, понеже трапезарията била украсена със злато и сребротъкани платове. Всеки матрос носел на шията златна огърлица. Ветрилата били от синя дамаска, а щандартите разточително извезани. Навярно тъй е пътувала само Клеопатра! Разправят, че кралицата заявила: „Кралят на Испания е куче, което лае, но не хапе. Не ме е грижа за него, докато той пълни корабите си със злато и сребро за мен."
Чашата преляла, официалното обявяване на война назряло. През юни 1588 година в открито море излязла „Непобедимата армада" и била сразена не на последно място и поради способностите на пирата Дрейк. Вицеадмирал

Френсиз Дрейк предвождал ескадра от набързо превъоръжени търговски ветроходи и нанесъл на испанците значителни загуби.
В 1595 година Дрейк и Хоукинз потеглили на своето последно пътешествие към Западна Индия. Хоукинз, провъзгласен от кралицата за вицеадмирал и ковчежник на английската флота, бил тогава на 63 години. Дрейк бил 55-годишен. Със силна флота от 6 кралски и 21 други кораба и начело на 2500 души те възнамерявали да нападнат пристанището Пуерто Рико и да отнемат от испанците натрупаните в града сребърни съкровища. Ала след изобилния горчив опит испанците станали по-предпазливи. Испанският адмирал Тело разгромил един от английските кораби и от показанията на пленници узнал за намеренията на вражеската ескадра. Със своите кораби той блокирал пристанището и приготвил града за отбрана. Преди още английските кораби да стигнат Пуерто Рико, на 12 ноември в открито море умрял Хоукинз. При атаката на пристанището Дрейк с оръдеен огън подпалил пет испански кораба, но не могъл да разкъса блокадата. Англичаните отплавали към Рио де ла Хача, пристанищен град, прочут с ловците си на бисери.Дрейк отказва да приеме откупа от бисери на стойност 24 000 дуката, който му предложили, за да пощади града, и го подложил на плен и пожар. После изгорил Тапия, завладял и Сан Марта, гдето пленил испанския комендант, и на края превзел силно укрепеното пристанище Номбре де Диос. Оттук изпратил по суша към Панама команда от 750 души, за да пресрещне и ограби идещото от Перу сребро. Но и тук испанците си били взели добра поука и англичаните си счупили главата. Един хронист от онова време отбелязва: „Тъгата, която се надигаше в душата на Дрейк, на 28 януари лето 1596-о му донесе неизбежния край, ала преди туй той бе посочил за наследник своя братов син Томас Дрейк."
Двамата — Хоукинз и Дрейк — станали морски герои и обект на възхита за своя народ. Пирати и роботърговци, издигнали се до лордове и адмирали — страница от английската история.
Достоен техен наследник,що се отнася до омразата срещу Испания и пиратството по поръка на короната, станал холандският адмирал Пит Хайн. Прекарал дълги години в испански тъмници, в 1628 година с флотска ескадра той превзел Хавана и поставил под свой контрол морето между Флорида и Куба. Докато командуващият южната испанска флота се мъдрел с корабите си в Картагена, командуващият северната флота се почувствувал достатъчно силен да напусне пристанището Веракрус и да излезе в открито море.
Близо до Куба той влязъл направо в капана, поставен му от Хайн. С оръдеен огън холандската ескадра натикала испанските кораби в един залив. Екипажи и пътници набързо напуснали корабите, самият командуващ се спасил на сушата. Холандците трябвало само да претоварят кюлчетата злато и сребро на своите ветроходи. И докато Пит Хайн бил бурно приветствуван като народен герой при завръщането си в Нидерландия, смъртна присъда очаквала в Испания злополучния испански флотоводец.

Буканиери и флибустиери
XIII

Когато испанците започнали да се разпръскват из американския континент, те постепенно изоставили островите пред него. Почти напълно изтребили коренните жители на Хиспаньола (Хаити), един от първите острови, открити от Колумб. Испанските завоеватели държали още само града и форта Доминго. Гигантските стада от говеда и свини, а също и много коне подивели и препускали волно по безкрайните равнини на острова.

Френски пирати от Диеп и Сен Мало, от Брест и Байон се настанили по пътищата на испанските морски транспорти на сребро и по напуснатия северен бряг на Хиспаньола установили трайна оперативна база за своите грабителски походи. Снабдявали се с месо от изобилното животинско царство на острова. Неколцина членове на екипажа оставили на сушата, за да гонят подивелия добитък. Режели на ивици месото, сушели го на жаркото южно слънце или го опуш-вали върху скари на открит огън. По името на така опушеното месо, на френски „букан", започнали да назовават ловците, а сетне и действуващите в тая зона пирати — „буканиери".

За буканиерите пише холандският хирург Александър Оливие Ексквемелин, който шест години живял между тях:

„Уседналите на остров Хиспаньола французи се отдават на три занимания: те са или ловци, или земеделци, или морски разбойници. Щом уволнят от служба някой чирак (буканиерите държали чираци, които вземали от френските пристанищни градове или от корабите и които трябвало да прослужат три години, преди да ги приемат в общността), той си намира другар. Събират наедно цялото си имущество и съставят един документ, в който си обещават един другиму, че преживелият ще получи всичко, придобито дотогава от двоицата. След като се сключи такъв договор, единият потегля на каперско плаване, другият на лов или да отглежда тютюн, според наклонностите на всекиго.

Буканиерите-ловци стоят из горите и гъсталаците по цяла година. понякога дори и две. Сетне отиват на остров Тортуга да попълнят запасите си от барут, олово, пушки, ленено платно и тем подобни. Щом пристигнат, за един месец прахосват и изгулят всичко, което са спечелили за една или две години. Пият ракията като вода, купуват си цяла бъчва вино, избиват чепа и го излокват до дъно за най-късо време. Денем и нощем се лутат из селото и честват бога Бакхус, докато им стига парата за пиене. Когато всичко е профукано до сантим и са направили и борчове, те се връщат обратно в гъсталака и отново стоят там една или две години."

Когато числото на буканиерите на Хиспаньола се увеличило — на края те стигнали над шестстотин — испанците се опитали да ги прогонят от острова. Както преди индианците, те убивали ловците из засада или ги пленявали и продавали като роби. Ала буканиерите не били индианци. Със своята точна стрелба те успешно се отбранявали от испанските хайки и заплащали жестокостта с жестокост. На края изпратили срещу буканиерите генерал фон

Делмоф от Сан Доминго с 500 войници. Ала онези били предупредени, примамили войниците в една пусия и ги избили до крак. Генералът също бил убит. След тази несполука испанците обърнали настъплението си срещу животните. Скоро подивелите стада свини и говеда били изтребени и буканиерите се видели натясно. Мнозина от тях останали на Тортуга и в 1630 година там била основана първата буканиерска колония. Тортуга се намира на 12 до 15 километра северно от Хаити. Островът, на площ около 300 квадратни километра, дължи името си на една планина, която му придава форма на гигантска почиваща костенурка, на испански тортуга. На острова също имало големи стада подивели животни, предимно говеда и свине, така че и тук буканиерите намерили препитание. Ала скоро испанците се прехвърлили и на Тортуга и разрушили поселището на буканиерите на брега. Пред нападенията на войниците буканиерите бягали в горите и след оттеглянето на испанците пак се завръщали на брега. Това продължило няколко години. В 1640 година хугенотът Левасьор с петдесетина свои сънародници построил на острова укрепен форт. Когато испанците отново дошли на обичайното си го-дишно посещение, те били обстрелвани от топовете на форта и много техни кораби били потопени. Посрамени, испанците се върнали в Хиспаньола. Левасьор станал френски губернатор на Тортуга и оглавил буканиерската община, която бърже загубила своя първоначален характер на чисто мъжко общество. От Европа, главно от Франция, на острова сега приижадали все повече жени, които за няколко седмици се омъжили. Буканиерите, които имали вече жени и дом, по правило се установявали за постоянно на сушата, а ергените излизали на грабеж по море.
Щом буканиерите се преселили от Хиспаньола в Тортуга, други още пирати от района на Карибите — преди всичко французи — избирали Тортуга за своя база. Те се обединили с пиратите-буканиери в своего рода общество, гдето важели определени правила на поведение. Те вече не се наричали „братята от брега", а станали известни под името флибустиери. Тясната връзка и разделението на труда между буканиерите-ловци и пиратите се запазило както преди на Хиспаньола. Произходът на названието „флибустиер" не е изяснен. Вероятно то се води от френската дума „флибот", която означава лека лодка, понеже отначало, когато нападали испанските кораби в плитките крайбрежни води, много флибустиери използвали малки открити лодки. Те притежавали и по-големи ветроходи, които строели сами или пък вземали в плен, за да дебнат испанските кораби в открито море.
Френските губернатори на острова закриляли флибустиерите и им издавали каперски писма в името на френския крал. През краткото време, в което Франция не водела война с Испания, флибустиерите получавали своите каперски писма от Англия или Холандия. А когато по изключение и това не било възможно, флибустиерите водели срещу изконния враг Испания своя собствена война. На оплакванията на испанския посланик в Париж за пиратските набези на флибустиерите френското правителство отговаряло, че не се касае за френски поданици, и ако негово католическо величество може да хване тия хора, той може да прави с тях каквото си иска.

В книгата си Екскемелин описва и вътрешната организация на флибустиерите, която почивала на твърда, но демократично обоснована дисциплина. Когато някой предводител планирал ново начинание, той вербувал команда от флибустиери. От горите идели и буканиери, за участници се уславяли дори и индианци. Между хората се сключвал договор за дележа на плячката, обезщетяването на осакатените и всичко друго необходимо, който бивал съставян писмено и се скрепял с клетва. За всяка точка гласували поотделно.
При дележа на плячката било обичайно да се отделя определена сума за хирурга - около 200 - 250 монети от осем реала* - и за дърводелеца — около

* Монета от осем реала — на испански песо де а очо, наричана още пиастър, предшественик на долара. В продължение на три столетия тя била най-ценената монета в Европа и Америка. Имала приблизително стойността на немския талер. Б. пр.

100 — 150 монети от осем реала.
Определяли също награда за особени заслуги като например на онзи, който пръв абордира вражеския кораб и вдигне Джоли Роджър, „Веселия Роджър" (червения флаг с мъртвешкия череп), или хване пленници, които ще донесат голям откуп. Установявали и размера на обезщетението за тежко ранените. За загуба на дясната ръка се полагали 600 монети от осем реала или шестима роби, за загуба на лявата ръка 500 монети от осем реала или петима роби. Също толкова получавал раненият за загуба на десния крак, докато за левия му изплащали 400 монети от осем реала или четирима роби. Едно загубено око се обезщетявало със 100 монети от осем реала или един роб. Отделяла се и постоянна сума за екипировка и провизии, а хранителните припаси се делели поравно, без разлика на ранга. След като всичко това се извади, останалата част от плячката се разпределяла между екипажа също по трайно установени правила. Капитанът или командуващият обикновено имал право на петорен дял за кораба и на два до три дяла за своите лични заслуги. Щурманът получавал два дяла, всички други, ако не им се полагало твърдо възнаграждение като хирурга и дърводелеца — по един дял, а юнгите по половин.
Клетвата, която флибустиерите полагали, преди да отплават в открито море, изисквала от тях да не задържат или укриват и най-нищожния предмет от плячката. Клетвопрестъпника изключвали от общността, сваляли го на някой самотен остров или пустинен бряг, снабден само с пушка, барут и шише вода, и го оставяли на съдбата му. От това предписание не бил изключен и капитанът, макар че за воденето на кораба и в бой той притежавал неограничена власт. При подялбата на плячката щурманът се ползвал с особени права. На борда на завзетия кораб той определял какво да се претовари на собствения и какво не. По принцип всякога за плячка се смятали златото, среброто, бисерите и скъпите украшения.
С течение на времето флибустиерите се заселили по Антилските острови. Те образували малки интернационални общества с преобладаващ дял от французи, понякога англичани или холандци. Тези флибустиерски общества били по-късно използвани от европейските колониални сили като предмостия за

заграбването на земите. Наедно с други редовни войски те се биели като капери или дебаркационни отреди под знамето на своята страна.
В 1625 година французите се установили на Сейнт Кристофър. Оттам завзели част от Санто Доминго, Мартиника и Гуаделупа. В 1634 година холандците дебаркирали на Тобейго и Кюрасао, англичаните в 1655 година на Ямайка и Барбейдос. Крачка по крачка испанците бивали принуждавани да отстъпват Антилските острови. Накрай в свое владение те държали само Куба и по-бедната част от Хиспаньо-ла. От опорните си точки в Антилите, като капери по поръка на някоя европейска сила или като свободни пирати на собствена сметка, флибустиерите били в състояние да прекъсват съобщителните пътища на Испания със задморските й колонии. Те не се задоволявали само с нападения върху испански кораби, а нападали и изходните им американски пристанища. Планът за тия атаки бивал почти винаги еднакъв. Флибустиерските кораби изненадващо се появявали пред пристанището и го затваряли. После сваляли дебаркационна команда и щурмували града. В нея участвували всички пирати, на борда оставали само неколцина. Предмет на грабежа ставали най-често черквите и домовете на богати граждани, които били изтезавани най-зверски, докато издадат къде са укрили ценните предмети и парите. На края флибустиерите запалвали града и изчезвали също тъй внезапно, както били дошли.
Между мнозината главатари на флибустиерите със своите успехи особено се прочули неколцина.

Жестокият Лолонуа
XIV

Омразата към Испания и всичко испанско обединявала безусловно всички флибустиери, безразлично дали се отнасяло за французи. англичани, холандци или индианци. Испанците почти изтребили индианците, безчинствували в Нидерландия с жестокост, каквато трудно човек може да си представи, с благословията на папата се одързостявали да си приписват правото на единствени господари на цял неизмеримо богат континент. По тези причини много флибустиери чувствували морално право да се борят с испанците, за да им отнемат заграбеното злато и сребро и като собствена справедлива плячка да го отнесат у дома. Строго морални мотиви имала например дейността на Даниел Монбар, наричан Изтребителя. Още като ученик в Южна Франция той прочел писанията на Лас Касас, епископ и застъпник на индианците, дошъл в Тортуга да отмъщава на испанските убийци за смъртта на много хиляди индианци. „Не го привличаше нито плячката, нито свободният живот по море, възпламеняваше го само отмъщението", пише за него Екскемелин. При нападенията си върху испански кораби и поселища той не прощавал на нито един испанец. Неговият собствен край е неизвестен.
Много успехи имал и флибустиерският капитан Бартоломей де Португеш. С малък барк, въоръжен само с четири топа. той абордирал край Куба един голям испански ветроход, но при завръщането в Ямайка бил пленен заедно със своя

трофей от три испански военни кораба. Испанците откарали Бартоломей в Кампече на мексиканския бряг и набърже изправили него и другарите му на съд. Флибустие-рите били осъдени на смърт чрез обесване. Ала Бартоломей успял да избяга и след четиринадесетдневно скитане се довлякъл пеш до пристанищния град Тристе. Там с помощта на други пирати се добрал до едно кану, заедно с още двадесетима въоръжени мъже отплавал обратно за Кампече, в ръкопашен бой отново се сдобил с пленения по-рано от него кораб и изчезнал към Ямайка.

С един друг епизод се прочул холандският флибустиер Рок Бразилейро: След едно корабокрушение Рок заедно с 30 души от своя екипаж трябвало да се защищава от нападението на сто испански конници. Флибустиерите застреляли тридесет испанци и обърнали останалите в паническо бягство. Яхнали конете на избитите и галопирали до най-близкото пристанище, гдето завзели един испански кораб и благополучно отплавали в открито море.

Екскемелин разказва следната история от зората на флибустиерската епоха:

„Между живеещите на Тортуга флибустиери бил и един французин, родом от Диеп на име Пиер Льогран. Името му се разнесло, когато в 1602 година с гребна лодка и 28 души екипаж пленил в Капо дел Тиброн, най-западната точка на остров Хиспаньола, вицеадмирала на испанската флота. Тогава още испанците не били открили Бахамския канал и трябвало да излизат в открито море през Кайкос, архипелаг югоизточно от Бахамските острови. С безшумно гребане в здрача флибустиерите наближили испанския военен кораб, който имал осем оръдия и 80 души на борда и се бил отделил от конвоя. Промъкнали се горе, завзели барутния погреб и нахлули в каютата, гдето изненадали капитана на кораба и вицеадмирала, които играели на карти. С насочени пистолети ги принудили да предадат кораба. Льогран спуснал на брега на Хиспаньола екипажа и адмирала, а с трофея си отплавал за Франция."

Един от най-известните, ала и с най-мрачна слава флибустиерски капитан бил буканиерът Жан Давид Но, приел по-късно името Франсоа Л'Олонуа и наричан по-често Лолонуа или просто Лолона. Като младеж той служил три години като слуга при един буканиер и после го приели за пълноправен член на общността. Годините в дивите гори и постоянната опасност да бъде пленен от испанските копиеносци и жив изгорен поддържали у него необуздана омраза към испанците. След дълги години ловджийски живот буканиерът решил да стане флибустиер и да отплава по море. Като пират Лолонуа показал храброст и решителност и когато старият капитан паднал в боя, екипажът го избрал за свой капитан. Той плячкосал много кораби, ала в една страхотна буря загубил своя. Славата на непобедим каперски капитан го улеснила с помощта на френския губернатор на Тортуга да се сдобие бързо с нов кораб. След множество успешни пиратски набези корабът му заседнал близо до Кампече. Заради свирепата му жестокост спрямо испански пленници така били намразили Лолонуа, че всеки испански кораб и всяко испанско поселище се биели срещу него до последния човек. Когато испанците ги открили след корабокрушението, те съсекли целия екипаж. Само Лолонуа избягнал смъртта,като се нацапал с кръв и се скрил между труповете. Щом испанците си отишли, той навлякъл

униформата на един убит испанец, спечелил в Кампече на своя страна неколцина роби и на едно кану всички опънали греблата към Тортуга. С подкрепата на губернатора Лолонуа пак сполучил да екипира нов кораб и докато испанците още празнували своята победа над страшния пират, Лолонуа със своя трети кораб вече дебнел край Хавана испанските търговци.

В 1666 година заедно с Михаел дьо Баск, друг известен главатар на флибустиери, Лолонуа провел първото голямо нападение срещу южноамериканския континент. За този грабителски поход двамината флибустиерски предводители обединили под своя команда осем ветрохода с 650 души екипаж. Още по пътя за Маракаибо, крайната цел на похода, те завзели множество кораба, сред тях и един голям испански ветроход с тежък товар какао и триста хиляди сребърни талера на борда.

Маракаибо се намира на горния край на едно езеро във Венецуела и е свързан с морето посредством тесен канал. Каналът се контролирал от форт. Лолонуа и дьо Баск стоварили дебаркационната си команда извън обсега на оръдията от форта и го щурмували. После през канала се промъкнали с корабите в езерото и нападнали четирихиля-дния град, който се отбранявал твърдо. Още по време на грабежите флибустиерите узнали, че към града приближава испанска военна колона. Лолонуа с още 380 души пресрещнал по суша колоната и я сразил пред малкия градец Гибралтар. Испанците дали 500 убити, докато флибустиерите се отървали само с 40 мъртви и 30 ранени. Шест седмици вилнял Лолонуа с хората си в Гибралтар, те опустошили града и заграбили добра плячка. И когато в редовете на флибустиерите избухнала епидемия, те изгорили града до основи и се върнали отново в Маракаибо, който този път също опожарили. Плячката на флибустиерите възлизала на 260 000 монети от осем реала и църковни утвари и скъпи украшения за 100 000 крони.

Със следващия голям поход Лолонуа се опитал да опустоши и оплячкоса цяла страна, а именно Испанска Никарагуа. След своя успех във Венецуела той бързо събрал шест кораба и команда от 700 флибустиери. Първата цел на плаването бил нос Грасиас а Диос, но безветрие и морско течение отнесли флибустиерите в залива на Хондурас. Те решили да „промият" бреговете на залива, докато времето им позволи да продължат плаването. Тяхна жертва станали малките селца на индианците-ловци на костенурки. Флибустиерите разграбили не само жалките колиби, но отвлекли и лодките и с това унищожили основите за съществуване на индианците. Плячката била нищожна, ала флибустиерите си навлекли смъртната омраза на индианците.

Първият по-голям трофей на флибустиерите бил един испански ветроход с 20 топа, който им паднал в ръцете в Пуерто Кабало. Оттук Лолонуа започнал марша към вътрешността на страната. Принудил пленници да му послужат като водачи по пътя към града Сан Педро. Походът се оказал извънредно труден не само поради природните препятствия, но и от постоянните нападения на испанците, които узнали за нахлуването на Лолонуа. Както съобщава Ексквемелин, по време на похода Лолонуа упражнил срещу пленените испанци своята обичайна жестокост. „Привичка му беше, пише в книгата си холандският лекар, да сече на парчета с късата си сабя и да изтръгва

моментално езика на лицата, които по време на мъченията не направят признание. Ако би било възможно, той с охота би сторил същото с всеки испанец по света. Често се случваше неколцина от тези нещастни пленници, подложени на нечовешки изтезания, да обещаят, че ще покажат мястото, гдето са се укрили техните избягали сънародници с имуществото си. И ако сетне не могат да покажат тези места, те умираха с една още по-злочеста, по-страшна и по-жестока смърт, отколкото техните другари преди това."

В своята книга Екскемелин дори твърди, че със сабята си Лолонуа разпарял гърдите на пленени испанци и изтръгвал от тялото туптящото още сърце.

След упоритата отбрана на испанските войници Сан Педро паднал в ръцете на флибустиерите. Ала повечето жители били избягали и отнесли цялото си по-ценно имущество на сигурно място. Останал без едра плячка, Лолонуа турил града под огън и силно отслабен се върнало обратно на брега. Макар че след пагубния и злощастен поход сред флибустиерите царувало силно недоволство, Лолонуа съумял да удържи своя екипаж с обещанието за богата плячка. Когато след три месеца дългоочакваният испански кораб най-после пристигнал, със своите 41 оръдия и 130 души екипаж той се оказал жилав и неудобен противник. Но флибустиерите жадували за плячка и с презрение към смъртта се нахвърлили върху него. Докато големите им кораби подлагали испанеца на артилерийски огън, с четири канута флибустиерите доближили кораба откъм противоположния борд и го завладели. Ала вместо очакваното злато и сребро корабът носел само желязо и хартия. Това ново разочарование било тъй огромно, че спойката между флибустиерите се разпаднала. Една част под командата на новоизбрания капитан ван Клин потеглила за Тортуга, друга с капитан Пиер продължила на своя глава да търси плячка, и пак с нищожен успех. Лолонуа останал в залива на Хондурас с по-малко от триста души и чакал за нова плячка, която не идела. Щастието било изоставило свикналия досега с успехите капитан. С кораба и с полумъртвия от глад екипаж той заседнал на пясъчна плитчина и не успял да го измъкне оттам, въпреки че свалили на суша топовете и цялото снаряжение. В продължение на половин година Лолонуа трябвало да се брани от постоянните атаки на индианците и с останалите живи 150 души и със саморъчно издялани плоскодънни барки се оттеглил към устието на голямата никарагуанска река. Но и там испанци и индианци го изтласкали обратно. С барките покрай брега те доплавали до залива на Дариен. Когато слязъл с хората си на сушата, за да попълнят запасите си от храна и прясна вода, нападнали го индианци и го пленили. Очевидно те са били канибали, понеже отчетът на Екскемелин завършва с думите: „Тогава те го нарязаха на късове и го опекоха."

Високоуважаемият сър Хенри Морган
XV

Наред с Тортуга Ямайка била главна база на флибустиерите, преди всичко англичани. В 1655 година те завладели острова, а четири години по-късно испанците официално го отстъпили на Англия, По това време коренното

индианско население било вече изтребено и заменено от роби-негри. Поради благоприятното си положение Ямайка станала трамплин за всички морски акции на англичаните срещу испанските владения в Америка. Значително влияние върху историята на острова и на главното му пристанище Порт Роял във втората половина на седемнадесетия век упражнила една от най-съмнителните личности в летописа на пиратството, въздигнатият по-късно от английския крал в дворянски сан сър Хенри Морган. Хенри бил роден като син на уелски земевладелец. Още в ранната си младост заминал за Западна Индия и започнал точно както Лолонуа, като буканиер на Тортуга. Тук той се присъединявал към множество пиратски начинания, преди всичко нападения върху Куба. След реставрацията на монархията в Англия през 1660 година, когато вуйчото сър Едуард Морган бил назначен за вицегубернатор на Ямайка, Морган, вече тридесетгодишен, вероятно заминал за острова. На губернатора на Ямайка била подчинена флота от единадесет фрегати общо с осемдесет и един топа и 740 души екипаж. Командир на тази флота с ранг адмирал бил Едуард Менсфилд, за условията в Карибско море един несъмнено надарен флотоводец. Хенри Морган станал заместник на Менсфилд. В 1666 година Менсфилд предприел с флотата една експедиция, при която завладял остров Каталина, за да създаде там укрепена база. Когато испанците сполучили да си възвърнат острова, Менсфилд попаднал в плен. Според испански сведения той бил откаран в Портобело и екзекутиран, други източници говорят за успешно бягство. Негов приемник като командуващ флотата на Ямайка станал Хенри Морган, набързо произведен в чин адмирал.

Стартът на Морган бил успешен. Той натоварил на корабите десантен корпус от 500 души, дебаркирал на едно ненаселено място по брега на Куба и в бърз марш се отправил към града Пуерто Принсипе, отстоящ на около 30 мили. Градът изобщо не бил подготвен за анападение и Морган го превзел без особени мъки. Градът се откупил от опожаряването, но плячката на Морган не ще да е била особено голяма. Тогава Морган се обърнал към Портобело, едно сигурно много дръзко начинание, понеже градът — подпален някога от Дрейк — бил сега най-силната крепост на испанците в Западна Индия след Хавана, Веракрус и Картагена. За Морган станало типично да опитва щастието си единствено спрямо големи, обещаващи богата плячка обекти, винаги да изчаква, докато събере достатъчно силен екипаж, и да известява целта на нападението си непосредствено преди атаката. Също и по други въпроси той не се придържал към обичайните правила на флибустиерите. След разграбването на някой град нареждал да претърсват хората за укрита плячка.

За нападението върху Портобело Морган разполагал с 400 души на девет кораба. „Понеже сме по-малко, делът на всекиго ще бъде по-голям", рекъл Морган на своите хора, когато след обявяването на целта част от френските флибустиери се отделили от Морган. Според описанието на Екскемелин входът за пристанището на Портобело се охранявал от две укрепления и постоянен гарнизон от 300 войници. Към тях се прибавяли около 400 граждани, които живеели постоянно в града, и много търговци, които идвали от Панама със стоки, за да ги претоварват на борда на „сребърната флота". Поради

укрепленията Морган не атакувал града откъм морето. Големите кораби оставил на котва на далечния рейд извън обсега на крепостната артилерия и спуснал десантната команда на брега с лодки. Оттук екипажът му, воден от един англичанин, който познавал добре местността, се насочил към града. След къса престрелка със стражата на укрепената градска порта флибустиерите я вдигнали във въздуха с взрив и нахлули в града. Населението, помъкнало всички свои ценни вещи, се опитало да се спасява в укрепленията. Губернаторът също се оттеглил в едно от тях.

По-нататъшният ход на битката и разграбването на Портобело било картинно описано от Екскемелин. Когато книгата на холандеца излязла в английски превод 16 години след събитията в Портобело, Морган, който бил вече провъзгласен за дворянин и за губернатор на остров Ямайка, обвинил писателя и го предал на съд за клевета. Морган спечелил делото, ала по всяка вероятност описанието на Екскемелин отговаря на фактите:

„Чает от разбойниците заела манастирите и взела монасите в плен, другите се насочили срещу укрепленията и около тях скоро избухнала оживена престрелка. Но с точни изстрели разбойниците поразили част от топовете и ги направили негодни за стрелба, причинили и значителни човешки загуби сред испанците. Обаче и до обед на разбойниците все още не се удавало да превземат укрепленията. И ето че Морган накарал да построят големи стълби по които могли да се изкачват един до друг четирима души. Принудил монасите и монахините да примъкнат щурмовите стълби до укреплението и да ги подпрат на стените. Заложил всичко на карта, за да превземе крепостите, понеже там се намирали най-знатните люде на града с всички съкровища, та дори и църковните утвари. Той предполагал, че губернаторът ще пощади поне своите собствени хора, ала онзи и не мислел да стори това. Той заповядал да стрелят безогледно в ридаещите монаси. Когато изправили стълбите, неколцина разбойници тутакси се изкатерили с вонящи съдове нагоре, ала били отблъснати яростно. Те не се отказали, подпалили крепостната порта и предприемали все нови и нови атаки, докато най-сетне съпротивата на испанците отслабнала.

Привечер укрепленията били превзети. Жени и мъже били затворени в отделни сгради, после започнали велика веселба с вино и жени. Петдесет храбри мъже биха могли да изпратят през оная нощ всички разбойници на онзи свят.

На следния ден разбойниците събрали плячката, претърсили къщите и отделили най-богатите пленници. Разпитвали ги за скритото злато и ги измъчвали дотогава, докато умрат или изкажат всичко. Разбойниците пощадили само онези, които без съпротива ги отвеждали до скривалищата."

В 1669 година Морган подготвял следното си начинание. Повече от 1200 флибустиери се стекли за миг, за да се запишат в списъците на непобедимия адмирал. Ескадрата потеглила в открито море и на борда на флагманския кораб „Оксфорд" Морган свикал военен съвет. Той завършил с веселие и вино, страстите се разгорещили, започнали безредна стрелба с мускети и един небрежен изстрел причинил експлозия в барутния склад. С всичките си тридесет и шест топа корабът хвръкнал във въздуха и почти всички гости и

членовете на екипажа, които се намирали на борда, били убити или тежко ранени. Останали незасегнати само Морган и капитаните, които седели на масата до него. Въпреки това Морган не се отказал от начинанието си, насочено сега срещу Маракаибо. След нападението на Лолонуа повечето жители на града били вече нащрек. И преди още Морган да премине укрепленията по канала и да навлезе в езерото, те побягнали с всички свои ценности и с цялото си домочадие. Морган завладял и близкото градче Гибралтар и в продължение на три седмици претърсвал цялата околност, за да открие бегълците. Дълго инквизирали всеки заловен испанец, докато издаде къде е скрил всичко що-годе ценно.

При завръщането силна испанска ескадра препречила пътя на флибустиерите към морето. Морган заповядал да стъкмят един кораб-подпалвач. За маскировка поставили на горната палуба кукли и лъжливи дървени топове, а трюма натъпкали с барут, смола и катран. В нощния мрак испанците не угадили военната хитрост, приближили се плътно до мнимия враг и от много свои кораби открили огън. Подпалвачът избухнал и излетял във въздуха.

Притаил се на сигурно разстояние и с издути ветрила, Морган само това и чакал. В настъпилата сред испанските кораби суматоха той се измъкнал от клопката невредим с плячката си, оценявана повече от тридесет хиляди лири стерлинги.

През август 1670 година адмирал Морган събрал пред Порт Роял флота от 28 английски и 8 френски кораба с кръгло 2000 души на борда. Губернаторът на Ямайка възложил на флибустиерския главатар задачата да оплячкоса с тази ескадра градовете в залива Дариен, за да отклони испанците от желанието им да нападат английските кораби в Карибско море. На 21 декември се състоял военен съвет, който решил да бъде атакуван градът Панама. Дележът на плячката предвиждал: една десета за краля, една десета за лорд-адмирала, една стотна за Морган като главнокомандуващ експедицията. Дяловете за особени заслуги или за осакатените отговаряли на обичайните норми у флибустиерите. От останалите дялове на всеки от капитаните се полагали по осем части. Всичко било обсъдено подробно и на края скрепено с клетва. В цялата тая работа обаче имало само една грешка. Преди още флотата да навлезе в открито море, между Англия и Испания бил подписан мир и предвижданото каперско плаване се превърнало в чист пиратски акт. Знаел го губернаторът Моудифорт, а сигурно и Морган. Морган действувал и тоя път предпазливо и умело. За оперативна база той най-напред завзел острова Санта Каталина, а на континента и крепостта Сан Лоренцо. После 1200 флибустиери отплавали с канута нагоре по течението на реката Чагре, докато бързите води на течението ги принудили да продължат похода пеш по едва забележимите пътеки на мулешките кервани. Девет дни се измъчвали хората през девствения субтропичен лес, почти без провизии и вода и все под напрежение и заплаха от нападения на индианци и испанци, докато най-сетне съзрели в далечината черковните кули на Панама и белите гребени на Южното море, Тихия океан.

Пред града флибустиерите се натъкнали на обширно пасище с говеда, които заклали, за да се нахранят поне веднаж до насита. На следното утро в открито

поле пред града ги пресрещнали испанците с два ескадрона кавалерия и четири полка пехота. Пред себе си карали няколкостотин диви бикове, които пуснали срещу флибустиерите. Ала още след първия залп животните обърнали кръгом, препуснали срещу испанците и създали сред тях бъркотията, предназначена за нападателите. След двучасов бой сражението било решено в полза на флибустиерите. Градът бил завзет и разграбен по обичайния начин. Британски и френски пирати търсели злато и бисери, подкарвали роби, изнасилвали жени и изтезавали пленници, точно тъй, както го вършели и във военно време. След като плячкосали всичко по-ценно, Морган заповядал и да подпалят града. Трофеите на флибустиерите били богати, понеже Панама била кръстопътят на всичкото злато и сребро, което испанците грабели в Перу. Тяхната стойност се изчислявала на петстотин хиляди монети от по осем реала, плячката пренесли до корабите с 200 тежко натоварени мулета. При дележа на плячката в Чагре между пиратите избухнал спор. В суматохата Мор-ган и неколцина негови доверени люде грабнали лъвския пай от плячката и изоставили другите. Адмиралът измамил своите хора най-малко с една четвърт от техния дял. Заради разрушаването на Панама след подписване на мирния договор испанското правителство настойчиво се оплакало пред английския двор. Чарлз II се поддал отначало на натиска на испанците, уволнил губернатора на Ямайка Моудифорт, отзовал го в Англия и го хвърлил в Тауър. Скоро след завръщането си от Панама в Порт Роял Морган също бил поставен под арест на фрегатата „Уелкъм" и докаран в Англия, за да бъде уж изправен пред съд като пират. Но дотам не се стигнало; когато подвизите на Морган станали известни в Англия, народът го чествувал като герой и го сравнявал с Дрейк.

Съдебният процес не се състоял. Вместо това кралят го посветил в рицарско звание. Моудифорт бил също освободен от Тауър, и срещу него не бил възбуден процес.

В 1675 година Морган се върнал обратно на Ямайка като върховен съдия и наместник на губернатора. Скоро бил назначен и за губернатор на острова. Като висш правителствен чиновник, увенчан от славата на морски герой, сега той започнал да преследва пиратството. Посъветвал старите си приятели да приемат кралската милост и да станат мирни плантатори, преди да е станало късно. Изглежда, че като губернатор на Ямайка Морган твърде енергично се изявил срещу пиратството, и все пак той имал пред вид дребните пирати, начинаещите и самотно скитащите корсари, когато в 1680 година публично декларирал:

„Аз затварям в тъмница и екзекутирам всички пирати, които ми паднат в ръцете, или ги предавам на компетентните власти."

Самият Морган, един от най-големите морски разбойници от всички времена, умрял мирно и спокойно в леглото си в Порт Роял на Ямайка на 25 август 1688 година.

Генерал Грамон и други прочути френски корсари
XVI

Житейските пътища на Грамон и Морган си приличат. Двамата наченали западноиндийската си кариера като буканиери в горите и после станали флибустиери. Докато Морган бил най-прочутият английски пират на Ямайка, кулминационна точка за френските флибустиери в Тортуга станал Грамон.

Дьо Грамон произхождал отт старинен френски дворянски род. Още ненавършил 14 години, той намушкал с нож един френски офицер, който се домогвал до ръката на сестра му. Потулили убийството, но по указание на краля пратили младия убиец в кадетското училище, където той скоро се прославил с многобройните си дуели и побоища. После служил като офицер в кралската флота. На борда на една фрегата участвувал в каперската война с Холандия и научил, а навярно и обикнал пиратския занаят. Затова набърже се отказал от службата и се озовал в Западна Индия. Твърде малко се знае за живота му в гората като буканиер и за първите му стъпки на флибустиер. Като един от най-способните и най-храбри главатари на флибустиерите той се прочул с четирите си големи пиратски похода срещу Маракаибо, Ку-мана, Веракрус и Кампече. Първото му самостоятелно начинание в 1678 година начело на 700 души срещу Маракаибо завършило твърде безуспешно. Не само че плячката била твърде мършава — нали градът бил вече посещаван от Лолонуа и Морган, — но жителите на Маракаибо проследили разбойниците и си възвърнали ограбеното в едно сражение, завършило с тежки загуби за флибустиерите. И въпреки това пиратите били тъй въодушевени от Грамон, че отново се стекли масово под неговия флаг за втората му голяма операция в 1680 година срещу Кумана. Градът се намирал на същото езеро, югоизточно от Маракаибо. Когато дружината от 180 флибустиери щурмувала и оплячкосала Кумана, каперското писмо на Грамон било вече обезсилено от мирния договор, сключен в Нимвеген. И този път трофеите били скромни, а испанците отново подгонили флибустиерите и се опитали да им изтръгнат плячката. В разразилия се бой Грамон с малцина от своите хора прикривал отстъплението на основните сили и с блестяща тактическа маневра успял не само да прибере всички на корабите, но пленил и докарал на борда и 150 испанци.

Поредният поход бил насочен срещу Веракрус. Пристанищният град на Мексиканския залив бил една от най-мощните крепости на Испания в Централна Америка. Гарнизонът наброявал 3000 войници, а масивните фортове били защищавани от шестдесет оръдия. При по-сериозна опасност испанците били в състояние само за няколко дни да усилят гарнизона кръгло на 15 000 души с войски от околността. Отделно 600 войници се намирали в постоянна бойна готовност за отбрана на пристанището, чиито съоръжения били разположени извън градските стени. Каквото и да е пиратско нападение, организирано и проведено по обичайния шаблон, нямало особени изгледи за успех.

Грамон, наричан от хората си с прякор „Генерала" заради тактическите познания и неустрашимата храброст по време на първите две операции,

спечелил на своя страна за този поход двамината известни холандски капитани-флибустиери ван Хоорн и де Грааф. Ван Хоорн бил по рождение холандец, тръгнал по море като прост матрос, преди да си купи от спестените пари една рибарска лодка. Но не се отдал на риболов, а се сдобил с каперско писмо и с двадесет и пет луди глави, снабдени само с ръчно оръжие, тръгнал по пиратските пътеки. Имал успех, спечелил добра плячка и с по-голям екипаж се прехвърлил на по-солиден кораб. Не различавал вече приятел и враг и затова го погнали френските военни кораби. Изпаднал в критична ситуация, ван Хоорн предложил услугите си на испанците, които му поверили командуването на един конвой. От него той си избрал два кораба, тежко натоварени със злато и сребро, оставил другите на произвола на съдбата и с новопридобитите трофеи се запилял из Карибите. Щом по такъв начин скъсал с Франция и с Испания, не му оставало нищо друго освен да се пише флибустиер.

Де Грааф, също холандец по рождение, служил дълги години на испански кораби и отлично познавал манталитета, привичките и тактическите прийоми на испанците. Когато флибустиери завзели галеона, на който служел, де Грааф показал такава хладнокръвна смелост, че нападателите му предложили да стане член на техния екитаж. Де Грааф приел, плавал множество пъти под командата на своя съотечественик ван Хоорн, в битките се отличил с ум и дързост и затова му поверили самостоятелен кораб. Успехите му на пиратски капитан бърже го изтласкали напред и му създали име на любим флибустиерски главатар. На борда на своя кораб той поддържал струнен и духов оркестър, което по онова време било обичайно само за големите военни ветроходи. Двамата холандски капитани с корабите си представлявали силно подкрепление за Грамон.

В 1682 година флибустиерската флота от седем кораба с десантен корпус от 1200 отчаяни смелчаци излязла в открито море и поела курс към Веракрус. Планът за превземането на града почивал на военна хитрост. Флибустиерите узнали, че в пристанището на Веракрус очакват пристигането на два кораба с какао. Грамон концентрирал целия си десантен корпус в два кораба, които във вечерния мрак под испански флаг влезли в пристанището. Измамата сполучила. Когато на утрото отворили градските порти, флибустиерите от мнимите какао-ви кораби почти безпрепятствено нахлули в града. По същото време останалите пет кораба се приближили непосредствено до пристанището и оттам открили огън по укрепленията. И чак врявата и шумът от боя в града и оръдейните залпове на флибустиерските кораби вдигнали гарнизона в тревога. Ала за организирана съпротива било твърде късно. Градът и крепостта паднали почти без бой в ръцете на флибустиерите.

Грамон тутакси заповядал да арестуват най-важните и най-богатите хора на града и да ги докарат в катедралата. Пред очите на ужасените пленници накарал да оградят черквата с бурета барут, за да може да упражни по-осезателен натиск върху преговорите за размера на откупа.По това време целият град бил подложен на грабеж по обичайния метод. Общата стойност на плячката се изчислявала над шест милиона талера. Флибустиерите не се задържали повече от двадесет и четири часа във Веракрус. Това също било част от тактическия замисъл на Грамон, понеже за това време испанците нямали възможност да

докарат подкрепления. На борда подгонили и всички пленници, които не били платили откупа си. По обратния път потеглили и 1500 вързани испанци. В тази блестяща операция флибустиерите почти нямали загуби.
На връщане една кавга докарала ван Хоорн и де Грааф до дуел, в който ван Хоорн намерил смъртта си. И до днес не се спори, че ван Хоорн е умрял по време на операцията срещу Веракрус, но източниците различно предават времето, мястото и обстоятелствата около смъртта му.
В 1686 година Грамон потеглил срещу Кампече. Ала губернаторът на Тортуга дьо Кюси отказал да му издаде каперско писмо, понеже между Франция и Испания царувал мир, а и тъкмо тогава кралски чиновници разследвали как флибустиерите се снабдяват с такива писма. Те упреквали губернатора, че не изпълнявал нарежданията на Луи XIV: или да принуди флибустиерите да водят мирен и уседнал живот, или да ги прати на служба в кралската военна флота.
Затова дьо Кюси не могъл и не искал да отстъпи пред Грамон и дори го заплашил, че ще изпрати единици от кралската флота срещу корабите и хилядата и двеста флибустиери, събрани от Грамон и де Гра-аф. Грамон от своя страна настоявал за каперско писмо с аргумента, че ще защищава само правото на риболов, което испанците отказвали на французите.А ако това право бъде упражнявано точно пред Кампече, испанците ще го възприемат като провокация и ще се стигне до бой. Тъкмо това било намерението на Грамон и затова той се нуждаел от кралското писмо. А на колебанията на губернатора той отвърнал цинично: „Ние по никакъв начин няма да безпокоим мирните жители. Ще острижем овцата, без да й одираме кожата, тя няма и да гъкне."
Грамон не можел да се откаже от проекта си, без да загуби своя престиж. Операцията била вече обсъдена и решена от флибустиерите.
Грамон и де Грааф с 14 кораба вдигнали ветрила и напуснали Тортуга. Хвърлили котва на рейда пред Кампече и с тежки лодки спуснали на брега 900 души. С оръдеен огън подпалили намиращия се в пристанището испански военен кораб. Атакували посред бял ден и въпреки това съпротивата на испанците била нищожна. Повечето жители на Кампече избягали с цялото си имущество по близките села. Флибустиерите предприели светкавични набези из околността, за да заловят пленниците и да изстискат от богатите хора укритите ценности. Там те се сблъскали с патрулни отреди на губернатора на Мерида, който ги изпратил срещу Грамон от своята резиденция, отстояща на 150 километра. В една схватка флибустиерите загубили 20 души, а двама попаднали в плен. Грамон предложил да ги размени срещу всички пленени от него испанци. Ако размяната не бъде приета, заплашил, че ще разстреля испанските пленници и ще подпали града.
Писмото с отговора на губернатора е запазено. То гласи:
„Свободни сте да палите и убивате. Испания е достатъчно богата да построи отново града. Има и достатъчно испанци да го населят пак. Но ние имаме и достатъчно войници, за да обуздаем и накажем разбойниците. С бандити не преговаряме."
Грамон заповядал да обезглавят петима от заложниците и да изпепелят част от града. Ала испанецът останал твърд. Тогава Грамон събрал около себе си

пиратите и устроил голямо тържество в чест на именния ден на краля Луи XIV. При настъпването на нощта наредил да запалят огромния склад с махагон в града, пожарът се разпространил навсякъде. Вместо да преговаря, испанският губернатор събрал военните си части и потеглил към горящия Кампече. Грамон не искал да се сражава. Натоварил плячката на корабите, освободил испанските пленници и отплавал. Грамон и де Грааф изпитвали боязън как ще ги приемат при връщането в Тортуга, нали се противопоставили на указанията на краля и в мирно време нападнали, плячкосали и изгорили един испански град. А губернаторът дори не хвърлил в тъмница двамата пирати, а само изпратил доклад до кралския двор. Вместо обаче заповед за арест за всеобща изненада от Париж пристигнали две грамоти. Грамон бил назначен за губернатор на френската част на Хиспаньола, де Грааф получавал френско поданство и назначение за върховен шеф на полицията при Грамон на Хиспаньола.

През октомври 1686 година със свита от 180 свои близки съратници Грамон се качил на един кораб и напуснал Костенурковия остров. Но не пристигнал нито в Хиспаньола, нито където и да е другаде по света. Той изчезнал завинаги.

Последната голяма операция на флибустиерите в Западна Индия, проведена съвместно с френски морски войски, била насочена срещу Картагена. Флибустиерите, които съставлявали главното ядро при овладяването на града, при подялбата на плячката били измамени от френския флотски главнокомандуващ дьо Пуанти. От многомилионната плячка той им отстъпил само 400 000 крони. И когато френската флота отплавала с милионите за Франция, за да попълни измършавялата хазна на краля-слънце, флибустиерите отново се върнали в Картагена и за четири дни по изпитаната рецепта на мъчения, убийства и пожари измъкнали от нещастните жители многократно повече от убягналата им плячка. А когато френският губернатор на Хиспаньола се оплакал от шарлатанското поведение на дьо Пуанти, френският крал изпратил на своите презокеански съюзници като обезщетение още 400 000 златни франка.

За подобряване на своите доходи Луи XIV използвал не само флибустиерите, а щедро раздавал кралски каперски писма и на лица от най-различни съсловия. Особено често той избирал способни флотски офицери, които пущал в дългосрочен отпуск, за да се посветят на такава дейност, или след първите още успехи на цивилни каперски капитани той ги произвеждал в ранг на офицери от кралската флота. Текстът на каперского писмо съдържал името и ранга на офицера, както и правото за водене на каперска война. За морално оправдание на писмото обикновено се казвало, че „... въз основа на големите щети, които търпи от каперството на други морски сили, Франция се вижда принудена..." и тъй нататък. Правата и задълженията на каперския капитан определяли „да въоръжи и екипира кораба, та да го направи годен за война, да го снабдява с екипажи, муниции и хранителни припаси и да стори всичко, което е необходимо, за да води война срещу пирати, грабителски шайки по море и всички врагове на държавата, които и да били те: холандци, англичани и испанци. Капитанът трябва да ги взема в плен заедно с техните кораби и оръжия и да постъпва с тях според военното право, но той се задължава лично и

заради своя екипаж да съблюдава военните устави и предписания на моята флота".
По-нататък каперското писмо съдържало точни клаузи за залавянето на плячката, за дела на короната и на адмиралтейството. Там се определяла и гаранционната сума, която каперът трябвало да отделя настрана, за да се заплатят щетите, нанесени извън военното право. Всичко това, съществено различно от губернаторските писма и обичайната пиратска практика в Карибско море, представлявало опит да се пригоди каперството към обичайните тогава военни правила, без да се отказват от финансовите предимства на тоя бизнес.
Един от най-прочутите корсари на Луи XIV бил Рене Дюгюе-Труен, син на корабовладелец, който на осемнадесет години получил командата над един от бащините си кораби с 14 оръдия и 96 души екипаж. След множество успешни каперски плавания против британското корабоплаване той получил от краля званието фрегатен капитан. Връхна точка на кариерата му като капер били разграбването на една голяма, силна и добре защитена британска снабдителна флота и превземането на Рио де Жанейро през септември 1711 година. След мно-годневни битки в ръцете на корсарите паднала столицата на Бразилия, мощно укрепена от португалците и уж защищавана от военни кораби. С откуп от десет милиона талера градът избягнал традиционното пиратско оплячкосване.
Славата на Дюгюе-Труен като корсар била обаче затъмнена от легендарния народен герой Жан Барт, рибар и син на рибари от Дюнкерк. Когато в 1697 година Луи XIV го произвел вицеадмирал, Барт отвърнал лаконично: „Веднъж и вие сторихте нещо правилно, сир!"
Още като дете Жан Барт излизал с баща си в открита лодка на риболов. На 16 години той служил в холандската военна флота под командуването на прочутия адмирал де Руйтер. Когато избухнала войната между Франция и Нидерландия, той се върнал в родината. Тук получил кралско каперско писмо, с което бил задължен да завзема холандски кораби край бреговете на Северно море. Скоро той разширил оперативната си област по целия район на Северно и Балтийско море. Отначало с един, а сетне с множество кораби той така основно разтърсил нидерландската морска търговия, че я стопил до една четвърт от нейния постоянен обхват. Победоносните морски сражения с холандски и британски военни кораби и многото богати трофеи, които докарал във френските пристанища на Канала, прочули бърже Жан Барт. Но истински популярен за всички французи той станал през 1694 година, когато успял да спаси за гладуваща Франция един голям конвой с жито и да го докара невредим в пристанището на Дюнкерк напук на всички британско-холандски нападения. С тая акция Барт наново доказал, че е нещо повече от обикновен корсар. Но един прекрасен ден, въпреки способностите си, Жан Барт попаднал в плен на англичаните. Още преди да му надянат веригите в някой подземен зандан, той им се изплъзнал от ръцете и с малка открита лодка доплавал щастливо до френския бряг. Френският крал наградил с дворян-ска титла Жан Барт, а един

от многобройните му синове, Жан Кор-ний, роден в 1677 година, последвал баща си в командуването на кралската флота като вицеадмирал.
На висока почит заради храбростта и рицарското си поведение като каперски капитан се радвал и Робер Сюркуф, роден в 1773 година и служил дълго време на френски каперски кораби в Индийския океан. С малкия си преустроен кораб „Доверие" той успял на 7 октомври 1800 година да завземе големия британски военен кръстосвач „Кент". Понеже „Доверие" имал извънредно ниски бордове, не бил сериозно повреден от страничните оръдия на „Кент". С учудваща маневреност френските капери се приближили плътно до англичанина и го абордирали. Със 130 души Сюркуф само за двадесет минути сломил съпротивата на британския екипаж, който наброявал 400 души. Корабът паднал в ръцете му, плячката възлизала на повече от два милиона английски лири стерлинги.
Друг велик каперски капитан бил Жан Лафит, роден през 1781 година в Сен Мало. След изпълнен с повратности и промени живот на капер и пират, в британско-американската война от 1814 година той застанал на страната на Съединените щати. Англичаните поискали да го спечелят за свой съюзник при нападението, което планирали срещу Нови Орлеан. Предлагали му военен чин на капитан, тридесет хиляди долара пари на ръка и командата на една фрегата с 44 оръдия. Лафит отказал и се обърнал към генерал Джексън, станал по-късно президент на Съединените щати, и му поискал каперско писмо срещу англичаните. След многобройни успешни сражения с британски кораби следите на Жан Лафит се губят. Едни източници твърдят, че бил убит в 1819 година в бой с англичаните, а според други той умрял в САЩ в 1852 година под името Джон Лефлин.

Светкавични удари на флибустиерите в Южното море XVII

След успеха на Морган срещу Панама Южното море, както през шестнадесетото и седемнадесетото столетие наричали Тихия океан, притежавало за флибустиерите удивителна привлекателна сила. Пиратите обикновено предпочитали по-краткия, ала извънредно мъчителен път по сушата пред дългото плаване около нос Хорн. Повечето техни операции са останали неизвестни и досега, само от няколко експедиции са се запазили пътеописания или дневници.
Съвместен удар по американското западно крайбрежие предприели в 1680 година френски и английски флибустиери, които, идващи от Тортуга и Ямайка, се съединили в залива Дариен.
Флибустиерите се съюзили с индианците от племето москито и в похода си на запад превзели форта Санта Мария, построен от испанците за защита на тесния Панамски провлак. С безкрайни мъчнотии и с 35 индиански канута те продължили своя марш през девствената джунгла и почти примрели от жажда и напълно изтощени на 19 април достигнали залива на Панама. Със своите канута там смогнали да завземат два малки испански ветрохода. С тях и с флотилията

от канута флибустиерите се насочили към Панама, която била сега отново построена на седем километра западно от развалините, които оставил десет години по-рано Морган. Атаката им срещу испанските бойни кораби, които стояли на котва в залива, не сполучила. Те завладели наистина два малки ветрохода, но другите пет отблъснали нападението. Поради този неуспех между главатарите се появили различни мнения за по-нататъшния ход на цялата операция. Стигнали до открит разрив. Една част от пиратите се върнала през провлака обратно в Карибско море, други потеглили на северозапад, за да разграбят града Гранада на Никарагуанското езеро. Останалите избрали за свой нов предводител Ричард Соукинз, който при абордирането на испанските военни кораби край Панама се отличил с голяма храброст.

Соукинз не нападнал за втори път Панама, а се оттеглил на остров Табога. Оттук той абордирал и ограбил много испански кораби от „сребърната флота", които плавали за Панама. Плячката, която на броявала около 50 000 монети от осем реала, откупили с охота испански търговци.

Испанците си взели бележка от присъствието на пиратите по западния американски бряг и при нападението им срещу Пуебла Нуева проявили неочаквано остра съпротива. Главатарят Соукинз загинал в боя, а флибустиерите трябвало да се оттеглят с големи загуби и без всякаква плячка.

Между тях отново избухнали крамоли и пак една част поела през Панамския провлак към източния бряг. Такива походи след успешни пиратски акции имали свои собствени закони. Плячката била вече поделена, всеки флибустиер разполагал със своя пай. Какво ще прави с нея било изключително негова лична работа. Можел да я загуби на зарове или да смени сребро срещу злато и бисери. По дългия стотици километри поход заграбените ценности отново сменяли своите притежатели, а често между печеливши и загубили в играта се разразявали кървави схватки. Изтощените и болните трябвало да намерят кой да им носи багажа, а понякога дори и самите тях, ако не искали да пукнат в страшната джунгла. А онези, които нямали вече какво да носят, искали купища пари, за да им станат хамали. Ако една такава група не успявала да си спечели благоразположението и подкрепата на индианците, била обречена на погибел, най-много десет процента от хората стигали до целта. Хугенотът дьо Люсан, участник във флибусти-ерски поход през провлака в XVII век, публикувал в Париж много жив пътепис за един подобен „поход на ужаса".

Останалите на тихоокеанския бряг флибустиери стъкмили своя единствен кораб и вдигнали ветрила към чилийския бряг. Избрали си нов капитан — Шарп, и под негова команда направили няколко сполучливи удара, ала също нямали късмет при нападенията си срещу градове. Атаката срещу Арика пропаднала. И понеже главната причина за нахлуването им по западните брегове била представата, че тук те ще срещнат само богати и беззащитни транспорти и селища, всеки неуспех предизвиквал криза в ръководството. Смъкнали Шарп и дори временно го оковали във вериги. За нов капитан бил избран един стар буканиер на име Джон Уотлинг. Но въжделеното щастие не настъпило. Първо побягнали от три малки испански кораба. По съвета на Уотлинг нападнали повторно Арика и претърпели съкрушително поражение.

Уотлинг, а с него и много още флибустиери загинали в боя. По време на новопоявилите се горещи препирни се стигнало до компромис между тези, които настоявали и занапред да грабят по бреговете на Пасифика, и онези, които искали незабавно да се връщат в Карибско море. Споразумели се да останат в Тихия океан още шест месеца и сетне покрай нос Хорн да сменят своите ловни терени с Атлантическия океан. И точно сега рогът на изобилието се изсипал върху Шарп.

Той кръстосвал наслуки океана близо до американския бряг и на 19 юли 1681 година на меридиана на нос Франсиско абордирал „Санта Розарио". „На този кораб, писал по-късно Шарп, аз намерих един испански ръкопис с голяма стойност. Той описва всички пристанища, лоции, заливи, пясъчни плитчини, подводни скали и прагове на тихо-океанските южноамерикански брегове и дава указания как да се вкара корабът във всяко пристанище. Те (офицерите от испанския ветроход) искаха да го хвърлят през борда, когато за щастие аз го спасих. Испанците в един глас изкрещяха, когато взех книгата."

Скоро след това, през август, флибустиерите решили да се завърнат в Карибско море. Минали покрай нос Хорн и покрай целия източен бряг на Южна Америка. Пристигането на остров Барбадос показало, колко се била изменила ситуацията във вреда на флибустиерите. Губернаторът отказал да ги пусне в пристанището. Те продължили плаването до Невис, където екипажът се пръснал. Шарп и неколцина от офицерите му отпътували с първия кораб като пасажери за Англия и предали на правителството откраднатия испански картографски материал. Още през октомври 1682 година на английския крал бил връчен луксозен екземпляр от първото английско издание на този забележителен географски труд.

Друга група флибустиери с главатар капитан Джон Кокс вдигнала ветрила по морските пътища на Тихия океан. За тая си операция Кокс спечелил мнозина способни и известни люде от Западна Индия. Един от тях бил прочулият се по-късно околосветски мореплавател Уилям Данпиер. Току-що излезли в открито море и заловили първия кораб. Той бил по-бърз и с по-мощна артилерия, затова екипажът се прехвърлил на него. С новия ветроход през януари на 1684 година Кокс преплавал Магелановия проток и оттук се втурнал на север да граби покрай бреговете на Тихия океан чак до Панама. По време, когато ремонтирали кораба на Кокосовите острови, Кокс умрял. За нов капитан флибустиерите избрали Едуард Дейвис. В Панамския залив към него се присъединили и действуващите от по-рано там пирати, а още по време на плаването се присламчили и други кораби, та сега Дейвис разполагал със значителна флота и с около хиляда души екипаж. Намерението му било да издебне испанската флота, която пренасяла среброто от Перу за Панама. А когато на хоризонта се появили ветрилата на „сребърната флота", флибустиерите за свой ужас констатирали, че я придружава мощен конвой от испански бойни единици. Вместо да търси успеха чрез бърза атака и абордажен бой, Дейвис се забавил и пропуснал удобния момент. Разменили си само няколко оръдейни залпа и когато флибустиерите били изтикани към подветрената страна в неблагоприятна позиция, те прекъснали боя. За това сражение Данпиер пише:

„Така завърши тая работа, а с нея и всичко, което бяхме планирали от пет или шест месеца насам. Вместо да станем господари на испанската флота и на съкровището, ние трябваше да се радваме, че можахме да се измъкнем. А и това до голяма степен дължим на липсата на кураж у испанците да използват своите предимства."

За разлика от мнозина други флибустиерски капитани Дейвис не бил добър флотоводец. Ескадрата на пиратите се разпръснала, а Дейвис като самотен вълк кръстосвал с кораба си край брегове на Тихия океан с променлив успех и в 1688 година пак покрай нос Хорн след четиригодишно отсъствие се завърнал отново в Западна Индия. Той приел милостта на крал Яков II, като пасажер на един чужд кораб се преселил в Англия и като рентиер се наслаждавал на плодовете от своята пиратска дейност.

Уилям Данпиер, който след неуспехите се отделил от Дейвис, поел на околосветско плаване и изследвал островите Батан и почти непознатите дотогава северозападни брегове на Австралия. Набрал важни познания за корабоплаването и в 1697 година ги публикувал в Лондон под наслов „Ново пътешествие около света".

Данпиер се намирал и в непосредствена връзка със събития, които предизвикали създаването на една от най-прочутите книги на световната литература „Животът и удивителните приключения на матроса Робинзон Крузо от Йорк" на Даниел Дефо.

Данпиер бил упълномощен от британската корона да завзема френски и испански кораби по време на войната за испанското наследство. На придружаващия го кораб „Пет пристанища" се породил спор между корабния майстор Александър Селкирк и капитана Стредлинг. За наказание Селкирк бил стоварен в 1704 година на един малък остров от групата Хуан Фернандес. Още в 1632 година капитан Шарп просто забравил на същия остров Мас а Тиера индианеца Уилям от племето москито. В 1708 година Данпиер заедно с капитан Роджър отново се намирал на каперско плаване по Атлантическия и после из Тихия океан. Поради големия брой заболели от скорбут Данпиер възнамерявал да пристане на островите Хуан Фернандес. Когато корабът се приближил до архипелага, той бил поздравен със сигнален огън от остров Мас а Тиера. Когато слезли на сушата, Данпиер и Роджър намерили човек, облечен в кози кожи: Александър Селкирк.

Капитан Роджър записал в бордовия си дневник: „На себе си той носеше цялото си облекло и същевременно постеля, една пушка-кремъклия, малко барут, куршуми и тютюн, брадва, нож, една библия, няколко най-нужни предмета и своите математически инструменти и книги... Раците там са големи колкото нашите омари и имат отличен вкус. Понякога той ги варял, а понякога печал, както и козето месо... Той написа, че по време на своя престой е убил 500 кози..."

Дневникът на Селкирк вдъхновил Дефо за книгата с приключения, която в 1719 година излязла за пръв път в Лондон и оттогава в много издания и на най-различни езици запленява поколения читатели от целия свят и не е загубила своята прелест и до днес.

Пиратите Тю, Ейвъри и Кид в Индийския океан
XVIII

Към края на седемнадесетия век от Карибско море в Индийския океан изплували първите пирати. От столетия тук действували арабски, индийски и китайски морски разбойници. Основния камък на европейското пиратство в тази област положили английски корсари, които в спора между Португалия и Холандия за Индия играели ролята на третия, който печели. Английската кралица устроила радушен прием не само за Дрейк, който при своето околосветско пътешествие от изток на запад се отбил и в Индия. Елизабет поздравявала всеки английски пират, който успявал да проникне в тези води и да сразi португалски и холандски кораби. В 1600 година тя подкрепила създаването на Англо-Остиндийската търговска компания, официално дружество за организиране на морско разбойничество, ласкаво наричано още от благородните си акционери „Оулд Лейди („Старата леди"). След буржоазната революция монополът на „Старата леди" бил накърнен от основаването на Остиндийската компания. След известно време дворянство и буржоазия постигнали общо съгласие и обединили двете дружества. Наред с португалските и холандските ветроходи също и английските кораби в нарастващо множество транспортирали по море в Европа богатствата на Индия. А приждащите от Карибите морски разбойници хвърляли око тъкмо на тези тъй наречени „индийски търговци". Корабите на Великия Могул от Индия, които по правило докарвали поклонниците в пристанищата на Джеда в Червено море и на Мека в Йемен, също представлявали желана плячка. Западноиндийските пирати се сблъскали в Индийския океан с конкуренцията на дезертьорите от португалски, холандски, английски и френски бойни и търговски кораби, отдали се самостоятелно на морско разбойничество. За оперативна база на пиратите служели Мадагаскар и няколко по-малки острова.

Един от най-прочутите корсарски капитани бил Томас Тю. Произхождащ от щата Род Айлънд в Нова Англия, за мнозина негови американски съвременници той бил високо почитан и уважаван гражданин, който отстъпвал евтино на бедните християни в Северна Америка онова, което отнемал от приказно богатия езически Велик Могул. А и в много случаи Тю също бил снабдяван с напълно редовни каперски писма. В 1692 година губернаторът на Бермудите му възложил поръка да нападне с два кораба и да разграби френските търговски фактории в Горе по устието на Гамбия*. Парите за

* Гамбия — река в Западна Африка. Б. ред.

експедицията били събрани от най-личните делови хора на Бермудските острови.

Ала Тю дори и не мислел да изпълнява тази опасна мисия заради губернатора и търговците. След като вторият кораб строшил мачта и бил загубен, Тю убедил екипажа да се прехвърлят в Индийския океан и там за своя сметка да събират

по-добра и преди всичко по-безопасна плячка. С кораба „Приятелство" той обиколил край нос Добра Надежда, взел на Мадагаскар провизии и прясна вода и залегнал на пусия в Баб-ел-Мандебския проток, на входа към Червено море. Тук скоро влязъл в сражение с един кораб на Великия Могул, който бил екипиран допълнително с още триста войници наред с редовния екипаж специално за борба с морските разбойници. Само с шепа хора Тю абордирал индийското страшилище, без да загуби човек. В ръцете му паднало необикновено богато съкровище от злато и сребро, на всеки от хората му се паднал дял от 3000, а самият Тю получил над 10 000 лири стерлинги. Той постъпил умно и изплатил десетократно на собствениците на „Приятелство" от Бермудските острови получения в аванс капитал.

Мнозина от пиратите се побояли да се върнат у дома и помолили Тю да ги свали на Мадагаскар.Там образували малки общини, заживели в големи владения с жени от местното население, народили деца, набавили си роби. Не скъсали връзките си с пиратите и снабдявали корабите им с вода и хранителни припаси. След време, когато търговията с роби разцъфтяла, те продавали дори собствените си поданици. Капитан Чарлз Джонсън, който живял известно време на Мадагаскар, описал в своята „История на пиратството от осемнадесетото столетие" живота на тези малки царе. Той твърди: „Нито един от тях не можеше да чете и пише, а самият им държавен секретар не разбираше от тия работи повече от другите."

С остатъка от екипажа Тю се завърнал в Америка. Никой не го закачал за нищо. Купил си хубава къща близо до Ню Йорк и станал приятел на губернатора Бенджъмин Флетчър. Флетчър снабдил Тю и с официални каперски писма за второто му пътешествие по африканските брегове. Тю потеглил с флота от три кораба, флагманският бил пак „Приятелство". Обиколил най-напред нос Добра Надежда и се отбил в Мадагаскар при старите си приятели. Тук се срещнал с Джон Ейвъри.

Ейвъри бил роден на село близо до Плимът. По море тръгнал млад и много години плавал на каперски кораби като щурман. Служил и като корабен майстор на „Дюк", ветроход с 30 оръдия и екипаж от 120 души. По това време Испания и Англия водели в съюз война срещу Франция. Мнозина английски каперски капитани били наети от испанците, за да се бият в Западна Индия с французите. Един от тях бил капитан Джипсън от „Дюк". Заедно с друг един ветроход корабът вече месеци наред бездейно лежал на дрейф пред Коруня и чакал заповеди. От осем месеца насам екипажът не бил получил пукната пара. Капитанът бил пияница и прекарвал почти цялото време на сушата. Ейвъри раздухвал растящото недоволство сред екипажа. Един ден се стигнало до бунт. Капитанът и приближените му били свалени на брега, за нов капитан бунтовниците избрали Ейвъри. Съставили си устав по примера на флибустиерските кораби и Ейвъри, наричан от екипажа с прозвището Дългия Бен, вдигнал котва и се отправил към Мадагаскар. „Дюк", прекръстен сега на „Фейни", спипал по пътя два кораба, и с тази малка флота Ейвъри пристигнал в Мадагаскар заедно с Тю. Двамата бързо се сдушили. Отплавали наедно към южния вход на Червено море, за да дебнат една флотилия от ислямски

поклонници, идеща от Индия към Мека. Под закрилата на нощта част от поклонническата флота пробила блокадата на пиратските кораби, при пукване на зората пиратите съзрели само два: „Фатех-Мохамед" и „Ганг-И-Саваи". Тю с „Приятелство" се впуснал да ги преследва и скоро настигнал „Фатех-Мохамед". Тъкмо екипажът на пиратския кораб се приготвял за абордаж, когато индийският кораб открил огън от всички оръдия. Тю бил смъртно ранен, а корабите му излезли от боя. Но преди още да напълнят топовете за нов залп, Ейвъри закачил „Фатех-Мохамед" с абордажните куки и го принудил да се предаде. После се насочил към „Ганг-И-Саваи", който притежавал силна артилерия, а на борда му се намирали 600 войници. Корабът принадлежал на фамилията на Великия Могул. Започнал многочасов топовен дуел, докато Ейвъри успял да докара кораба си до абордажна позиция. Когато след отчаяна битка пиратите завзели „Ганг-И-Саваи", намерили там баснословни съкровища. Всеки обикновен член на екипажа, който наброявал 180 души, получил хиляда лири.

Нападението предизвикало голямо възбуждение в Индия и в Англия. Великият Могул заплашвал англичаните, че ще си отмъсти на техните фактории в Индия, и Остиндийската компания се уплашила за доходите си. Много от хората на Ейвъри били арестувани в Англия, когато продавали скъпоценности от плячката, и били изправени на съд за пиратство. Ейвъри успял да се укрие. В книгата си Джонсън съобщава, че при опита си да продаде ограбените диаманти Ейвъри уж попаднал на търговци, които го измамили. Изчезналият Ейвъри станал един от най-известните мъже на Англия. За него била написана комедията „Щастливият пират". Народът вярвал, че той се оженил за дъщерята на Великия Могул и станал невероятно богат махараджа.

Официална Англия изпаднала в тревога от успехите на Ейвъри в Индийския океан. Заплахите на Великия Могул събудили сред акционерите на Остиндийската компания панически страх за печалбите им. Те настоявали пред правителството да изпрати в Индийския океан военни кораби, за да премахнат Ейвъри и другите пирати.

Правителството в Лондон, естествено, знаело, че пиратските набези в Индийския океан се организират вече не от Карибско море, а от Северна Америка, и ограбеното се продава също там под благосклонната закрила на мнозина губернатори. Приятелят на Томас Тю, полковник Бенджъмин Флетчър, губернатор на Ню Йорк и Масачузетс, изисквал по 700 лири стерлинги от всеки пиратски капитан за разрешението да продава своята „стока" в пристанищата на губернаторството. Губернаторът сър Уилям Фипс канел каперските капитани да идват от Пенсилвания в Бостън, за да продават необезпокоявано плячката си.

Губернаторът на Бахамските острови Никлъс Трот получил от Ейвъри 7000 лири за разрешението да акостира там след последния си пиратски поход. Губернаторът на Филаделфия омъжил дъщеря си за един пиратски капитан, а в цялата провинция Ню Джърси нямало съд, който бил в състояние или имал желание да осъди макар и един пират.

Посред тази ситуация правителството в Лондон екипирало капер-ския кораб „Адвенчър Гели", въоръжен с 34 оръдия и воден от капитан Уилям Кид.

Корабът получил двойна задача: да залавя пирати, а между другото и френски кораби. В Лондон Кид съответно получил две различни каперски писма За екипирането на кораба били нужни 6000 лири, които били набрани от група благородници. Уговорили подялба на плячката по следния начин: 50% на капиталовложителите, 15% за Кид и за един таен съучастник в Ню Йорк, 10% били по традиция определени за краля, а останалите 25% представлявали паят на екипажа.

Когато корабът напускал Лондон, той бил спрян още на Темза от британски боен кораб. Офицерите подбрали 70 от най-добрите моряци от екипажа на „Адвенчър Гели", който наброявал общо 150 души, и ги принудили да служат в кралската флота. Само с половината от хората си Кид пристигнал в Ню Йорк и там бил принуден да комплектува екипажа си от пристанищните кръчми и от всякаква сбирщина. Губернаторът Флетчър писал по този повод в Лондон:

„Всеобщо е тук мнението, че не ще бъде по силите на Кид да обуздае без заплата такава орда, ако пропусне целта, за която е изпратен."

На 6 септември „Адвенчър Гели" излязъл от Ню Йорк в открито море. Цяла година Кид безуспешно търсил по океана пирати или французи. Припасите на борда се свършили и екипажът узрял за бунт. На края Кид се впуснал в акция, макар и съвсем злополучна. Спрял един малък мавритански кораб и ограбил товара му — чер пипер. Вместо да преследва пиратите, сам той станал пират. Обаче намеренията му оставали неясни — полукаперски, полупиратски. След като нападнал много кораби, между които и пет френски, в началото на 1698 година Кид завзел един петстотинтонен ветроход — „Куета Мърчънт", въоръжен с десет топа. И тук Кид ударил на камък, понеже корабът се намирал под английска команда и нападението развихрило голяма възбуда в Лондон. Интересите на Остиндийската компания пак били увредени, и то от кралски капер. Кид бил официално обявен за пират и изрично изключен от амнистията, която английският крал тъкмо по това време благоволил да даде за всички пирати източно от нос Добра Надежда. На Ейвъри също така изрично запретили да се ползва от амнистията.

А и със своя екипаж— както му предсказвали — Кид се видял в чудо. В една разправия с корабния канонир Уилям Мур капитанът се забравил и го пернал с едно желязо по главата. След плячкосването на кой да е кораб Кид по пиратски обичай тутакси поделял плячката между хората си — резултатът бил, че постоянно имало дезертьори. Каквото и да сторел, то все бивало наполовина, боязливо, двулично, непоследователно. По някаква ирония на съдбата тъкмо този Кид се превърнал за своите съвременници, а по-късно и в преданията просто в пиратски идол: дързък, решителен, жесток и преди всичко непобедим. Поети писали за него балади, а латернаджиите го възпявали като морски герой. Кид уж притежавал заровени нейде съкровища с неизмерима стойност. А нищо от това не е вярно.

Кид не променил характера си дори в края на своята кариера на капер и пират. Макар да знаел много добре, че го търсят като опасен престъпник, той отплавал за Лонг Айлънд и изпратил на новия гуабернатор на Ню Йорк Белмоунт известие, че носи на борда за лондонските капиталовложители 30 000 лири

стерлинги и че съобщенията, които го заклеймяват като пират, са фалшиви. Белмоунт го удостоил с един празнословен отговор и с двусмислената формулировка, че щом неговият случай е ясен—както сам Кид твърди, —той може с чиста съвест да дойде при него.
Кид оставил при пазача на фара един сандък пълен със злато и отишъл при Белмоунт. Губернаторът му поискал незабавно да напише подробен отчет за своето плаване.
Само след два дни Кид бил арестуван и хвърлен в тъмница, а скоро и прехвърлен в Лондон, окован във вериги. След едногодишно следствие през май 1701 година се състоял съдебният процес. Кид бил обвинен в пиратство и в убийството на канонира Мур и признат за виновен. На 23 май 1701 година той бил обесен.

Бахамските пирати и кралската милост
XIX

Около 1703 година морски разбойници се промъкнали на Бахамските острови, тъй както по-рано на Тортуга и Ямайка. В лабиринта от хиляди острова, повечето ненаселени и често само стърчащи от вълните малки остри скали или рифове, островът Ню Провидънс станал главна база предимно на английските пирати. Той бил два пъти превземан от Англия. Колумб открил Бахамския архипелаг в 1492 година, но за испанците той си останал „безполезен", та нали те извлекли в Хиспаньола цялото му коренно население индианци като роби в плантациите. От 1629 година на островите се загнездили англичани и започнали да използват роби-негри, най-евтината работна ръка. В 1677-ма испанците прогонили англичаните от островите, ала после ония отново се върнали. По време на войната за испанското наследство французи и испанци в 1703 година нападнали Бахама, изгорили града и пристанището на Ню Провидънс—Насау и пак се изтеглили, като заедно с плантаторите и робите-негри замъкнали като пленник със себе си и английския губернатор. На острова останали само неколцина от жителите му, които по време на нападението се укрили в горите. Островът Ню Провидънс и пристанището му Насау били идеални за морски разбойници. Търговията и корабоплаването все по-интензивно се преместват по североамериканските брегове и северното местоположение на Бахамските острови било географски по-благоприятно, отколкото всички предишни пиратски свърталища. Пристанището Насау предлагало сигурна защита за достатъчно голям брой плавателни съдове. Достъпът до него през една плитчина бил възможен за всички кораби под 500 тона. По-големите трябвало да заобикалят и да се промъкват през два тесни протока отляво или отдясно на разположеното пред него островче. Един форт на същото островче с леснина контролирал двата протока.
В Англия много добре разбирали значението на Бахамските острови. Не минали и две години след повторната им загуба и в 1705 година английската Горна камара приела една петиция до краля, в която между другото се казва: „... че пристанището на остров Провидънс може лесно да се отбранява и че е твърде

опасно да се оставят тези острови в неприятелски ръце, ето защо лордовете от Горната камара молят Ваше Величество да предприеме необходимите стъпки, за да се овладеят островите отново."
По същото време обаче английският крал имал други грижи. Освен това испанците и французите пак се били изтеглили, а и твърде е възможно, щото окупирането на Бахама от английски пирати да не е било съвсем неприятно за краля — той имал нужда от обиграни капери във войната срещу испанци и французи за испанското наследство през 1701—1713 година. Затова той преустановил всички мерки срещу пиратството, които и преди се провеждали твърде половинчато и непоследователно, и съвсем щедро започнал да раздава каперски писма на всеки, който поиска, а всички пирати искали такива писма. Как изглеждало това на практика се вижда ясно от съдържанието на едно писмо, което английски плантатор на Ямайка написал по онова време на свой приятел в Англия. Въпреки че на каперите било запретено да нападат противниците си в териториалните води на английските колонии (пет морски мили пред Ямайка), един капер под английки флаг пленил и ограбил множество крайбрежни плавателни съдове на плантаторите току до самия бряг.
В писмото по-нататък се казва: „След тези произшествия каперът завзел и един испански кораб, както той казва, с хубава сума пари на борда. Дали корабът е бил испански или английски, никой не знае, защото пред съда той не представи нито нещо испанско, нито каквото и да било друго. Изобщо не беше разследвано дали корабът не се е намирал в петмилната морска зона. Ако продължава така, каперите могат да последват от пристанището всеки от нашите собствени кораби и да вземат онова, което те сами намерят за добре... Всички тук са на мнение, че когато настъпи мир, ние ще бъдем в по-голяма опасност, отколкото сега пред неприятеля..."
Загрижените плантатор имал право. Когато войната за испанското наследство завършила с мирния договор в Утрехт от 1713 година, каперите, действуващи дотогава по поръка на кралете, отново се превърнали в обикновени морски разбойници.
Техният брой се умножил страшно. Ако в края на XVII столетие изглеждало, че пиратството в Карибско море е почти изтребено, сега то възкръснало на Бахамските острови като феникс из пепелището. В 1716 година губернаторът Споутсууд от Вирджиния писал в Лондон: „На Пю Провидънс се заражда гнездо от пирати. Чрез нашествието на разтурени хора от залива на Кампече, от Ямайка и от други места пиратите очакват и по всяка вероятност ще получат такова многобройно попълнение, че ако не бъдат разгонени своевременно, те могат да се окажат много опасни за британската търговия."
По това време вече над две хиляди пирати се намирали в Насау. Разбойниците укрепили с няколко оръдия малкия остров пред входа на пристанището и сега спокойно можели да екипират и да ремонтират в него своите кораби. Новият подем на пиратството бил подпомогнат и от Навигационните актове, приети в 1651 година от Английския парламент, които практически разрешавали само на английски кораби да поддържат трафика с английските колонии. Този монопол предизвикал повишение в цените на всички стоки, превозвани по море, което

карало североамериканските заселници да се обръщат към пиратите и да задоволяват чрез тях нуждите си от такива стоки.
Пиратите от своя страна били достатъчно умни да не се снабдяват с търсените стоки от английските кораби, които циркулирали между Англия и Северна Америка, а плавали по африканските брегове, преминавали дори и край нос Добра Надежда и разграбвали холандски и португалски, пък и английски кораби, плаващи на изток. Мощната и разпростряна по целия свят активност на пиратите събудила тревога и безпокойство у всички европейски правителства. В 1716 година английските власти се опитали да сплашат морските разбойници чрез закана. Те обявили:
„Уайтхол, 15 септември 1716 г.
По повод оплакванията, които Негово Величество е получил от много търговци, моряци и други лица, а така също и от губернатори на островите и от плантации на Негово Величество в Западна Индия, че морските разбойници са се умножили до толкова, та са направили несигурно морето не само край Ямайка, но и по бреговете на Северна Америка, и че ако не се предприеме нещо по този въпрос, търговията на Великобритания е застрашена да загине напълно, след зряло обмисляне и по предложение на Кралския съвет Негово Величество заповяда да се употреби военна сила, която да прогони веднаж завинаги тези морски разбойници."
Следвал списък на кралската мощ във форма на поименно изброяване на 13 военни кораба с числото на оръдията им. Ако списъкът се разгледа по-зорко, тези кораби, всички от пети и шести ранг, се намирали отдавна в западноиндийски води, с изключение на три, които тепърва трябвало да заминат натам. Затова пък два кораба получили заповед да се завърнат в Англия. Прокламацията останала къс хартия. Нищо не се променило.
Затова Коронният съвет в Лондон отново се събрал в 1717 година и предложил на краля: първо, да назначи на островите някой енергичен губернатор, снабден с всички пълномощия, и, второ, да склонят пиратите доброволно да се откажат от своята дейност чрез кралска амнистия. Кралят се съгласил, последвала нова прокламация, която трябвало да приведе морските разбойници към послушание:
„ След като получихме известия, че поданици на Великобритания от 24 юни на лето 1715-о насам са сторили много грабежи по море и са плячкосвали безразборно във вестиндийски води и из местата, където се намират Нашите плантации, което причини големи щети на търговците от Великобритания и на другите делови хора от онези места, и макар че употребихме достатъчно силна военна мощ за сразяването на споменатите пирати, за да довършим с още по-голяма сигурност това дело, Ние издаваме тази Наша кралска прокламация: Тук Ние обещаваме и обявяваме, че всички пирати, които преди петия ден на септември от лето господне 1718-о се покорят на един от Нашите държавни секретари във Великобритания или на наместниците-губернатори по Нашите плантации отвъд морето, получават кралската ни милост за всички разбойничества по море, извършени от тях до следващия пети януари.

Издадена в Хемптънкоърт на 5 септември 1717 г., в четвъртата година от Нашето царуване. Джордж Рекс."
И тъй прошката била валидна за една година. Освен това се предвиждал срок от четири месеца за времето, през което прокламацията на краля щяла да бъде пренесена отвъд морето. Следователно пиратите разполагали още с достатъчно възможност да грабят и палят, а прошката на краля им била осигурена в аванс.
За нов губернатор на Ню Провидънс бил назначен Уудз Роджър, същият, който на каперско плаване с Данпиер обиколил света и по пътя пленявал и грабел не само испански кораби като големия ветроход с богато съкровище „Нуестра Сеньора", но и много градове. Сам Роджър съобщава за свой един такъв подвиг при завземането на град Гуаякил:
„Домовете нагоре по реката бяха пълни с жени... Няколко от тях бяха скрили най-големите си златни огърлици, увили ги бяха по тялото, краката и бедрата си. Но в тези горещи страни жените са облечени много леко в коприна и тънък фин лен, та нашите мъже усещаха огърлиците, като опипваха дамите отвън."
С големи подкупи Роджър откупил мълчанието около злодеянията му и благоразположението на двора.
Още преди Роджър да отплава от Англия, прокламацията била изпратена на Бахамските острови. И понеже куриерският кораб бил по пътя пленен и разграбен от бахамски пирати, информацията се разпространила светкавично. Мнозинството от пиратите се стекли в Ню Провидънс на съвещание, в което оживено обсъждали дали да приемат или да отхвърлят кралската прошка. Голяма част от тях предлагали да образуват независима република и да укрепят Ню Провидънс. В книгата си капитан Джонсън изброява редица пиратски капитани, които били по това време на острова и отхвърляли амнистията: Бенджьмин Хорнигоулд, Едуард Тийч, Джон Мертъл, Джейкъб Лайф, Кристоф Уинтър, Никлъс Браун, Пол Уилямз, Чарлз Белами, Оливър ла Буш, майор Венър, Едуард Ингленд, Дж. Бърджис, Том Коклин, Р. Сейпл и Чарлз Вейн.
Но капитан Дженингз, главатар с голямо влияние на острова, предложил да приемат помилването безусловно. До общо съгласие не стигнали и събранието се разтурило без резултат. Капитан Дженингз и още 150 души напуснали Ню Провидънс още на следния ден. Те отплавали за Бермудските острови и се покорили на тамошния губернатор. Когато през май 1718 година Роджър встъпил в длъжността си на острова, най-напред получил едно писмо от пиратския предводител Чарлз Вейн. Корсарят очевидно възнамерявал да изпробва възможностите за тълкуване на амнистията и пишел: „Ваше Превъзходителство навярно ще разбере, че ние сме готови да приемем всемилос-тивата прошка на Негово Величество при следните условия: Вие ще търпите, докато всички ние продадем стоките и ценностите, които се намират в наше владение, и ще постъпим с цялото наше имущество единствено по наше усмотрение, както казва актът за амнистия на Негово Величество. Ако Ваше Превъзходителство е съгласен с това, ние сме готови да приемем милостта на краля. Ако ли пък не, ние ще се защищаваме.
Ваши смирени слуги Чарлз Вейн и компания.
Пост скриптум: Очакваме бърз отговор."

Вместо отговор Роджър блокирал изхода на пристанището с военния кораб „Роза". Още същата нощ Вейн натъпкал с муниции един трофеен кораб, подпалил го и с пълни ветрила го насочил към „Роза". Кралският капитан отрязал въжето на котвата, за да избегне подпалвача, и се спасил на рейда. Ала Вейн и дружината му плавали плътно зад кошмарния си кораб-плашило и в открито море си плюли на петите. Сега те знаели какво ги очаква от новия губернатор.

Неколцина пиратски капитани, между тях и Бенджъмин Хорнигоулд, приели кралската амнистия. Те също като Роджър се стараели с особено ревностна служба под знамето на краля и срещу бившите си другари да потулят своето черно минало.

Други пиратски главатари — Тийч, майор Венър, ла Буш и Ингленд — напуснали острова още преди идването на Роджър, понеже не били склонни да приемат прошката. Роджър не посмял да изправи пред съд на острова първите корсари, които заловил, понеже не бил сигурен, както писал и в Лондон, „дали едно въстание на пиратите не ще ги освободи от ръцете на техните пазачи...".

И когато на 9 декември 1718 година на Бахамските острови по заповед на Роджър се състоял първият съдебен процес — съдия бил бившият пиратски предводител Томас Бърджис, — наистина имало опит за освобождаване на затворниците преди екзекуцията. Осъдените на смърт се развикали към околните, че никога в живота си не са и помисляли, че е възможно да водят десетима мъже на бесило, вързани като кучета, и то в присъствието на четиристотин най-добри техни приятели. Навярно неколцина от призоваваните, сами приели милостта на краля, се почувствували засегнати в старата пиратска чест, защото сред множеството възникнало силно безпокойство. Но когато един от зяпачите се опитал да повали някого от конвоиращите, тутакси Роджър собственоръчно го застрелял.

Когато Роджър умрял в Ню Провидънс през 1732 година, почти само негова била заслугата, че островът и североамериканският бряг били прочистени от морски разбойници.

Историята на Тийч Черната брада
XX

Подобно на Кид, морският разбойник Едуард Тийч, наричан най-често Черната брада, бил един от най-прочутите и с най-мрачна слава пиратски главатари. Капитан Джонсън, който описва в книгата си подробно живота и смъртта на Тийч, представя външността на този пират така:

„Лицето му от очите надолу било скрито от гъсти черни космы, които покривали и гърдите му. Облеклото му било покрито с петна от напитки и кръв и забодено с игли там, където е било разкъсано. Тялото му било немито и воняло на пот и на смес от ром и барут, която представлявала обичайното му питие. Имал навик да сплита с панделки брадата си на малки плитки, които окачал на ушите си. В боя носел на раменете си нещо като шарф, в чиито клупове от всяка страна пъхал по три пистолета. Преди сражение закрепял под

шапката си два горящи фитила, които висели отстрани на лицето му. Очите му по природа гледали диво и жестоко. Цялото му одеяние го превръщало във фигура, която изглеждала ужасна като фурия от пъкъла."
Този му вид докарал на Тийч не само прякора Черната брада, а и славата му на един от най-дръзките и най-страховитите морски разбойници. Бил роден в 1680 година в Бристъл и по време на войната за испанското наследство плавал на английски каперски кораби. Куражът и храбростта в абордажния бой с французите му донесли гръмка слава, но началниците не го повишавали. Предполага се, че Тийч станал пират в 1716 година. Сигурно е, че известният пиратски капитан Хорнигоулд му възложил в 1716-а командуването на една шалупа, която пленил самият Тийч. От началото още Тийч се отнасял извънредно брутално със своя екипаж. Държал го постоянно, както и самия себе си, под влиянието на алкохола. Тийч писал за това в дневника си: „Днес ромът се свърши. Нашата компания остана малко трезва. Нехранимайковците започнаха да коват заговор. Говореха много за раздяла. Затова аз зорко се взирах в хоризонта за плячка. Вечерта абордирахме кораб с много алкохол на борда. Всичко пак тръгна добре."
Почти две години Тийч с шалупата си придружавал Хорнигоулд, докато един ден край Мартиника абордирали един голям френски търговски ветроход. Със съгласието на Хорнигоулд Тийч получил командуването на кораб, въоръжен с четиридесет топа, който прекръстили „Отмъщението на кралица Анна". Това станало в 1718 година. Тогава Тийч се отделил от Хорнигоулд и продължил занаята на своя сметка. Хорнигоулд отплавал обратно за Ню Провидънс и се покорил на губернатора Роджър според кралската прокламация за амнистия. Първата плячка на Тийч станал един голям английски търговски кораб. Пиратите го разграбили напълно, свалили екипажа му на брега, а кораба запалили. Няколко дни по-късно нападнали английския боен кораб „Скарбъроу", снабден с тридесет топа, който след много-часов артилерийски дуел побягнал към Барбейдоз. Тийч се отдалечил към южноамериканските брегове. По пътя срещнал въоръжената с десет топа шалупа, водена от пиратския капитан и бивш майор Стид Бонит. Известно време шалупата придружавала Тийч, ала един ден той взел майора при себе си на борда с твърдението „че за него, Бонит, който не познава трудностите и особеностите на професията, е много по-добре да се откаже от командуването на шалупата и на борда на по-големия кораб да се наслаждава на един спокоен живот според желанието и наклонностите си".
Със съгласието на стария екипаж Тийч поставил Ричардс за капитан на шалупата, която носела името „Отмъщение". Скоро те абордирали в залива на Хондурас барка „Приключение". Екипажът му се предал без бой, Тийч го взел на борда на своя кораб, на „Приключение" прехвърлил част от хората си, а за капитан назначил щурмана Хендз. Тийч притежавал вече малка ескадра от три кораба, с които кръстосвал западноиндийските води и пленил множество кораби с добра плячка. Ограбените стоки пиратите продавали в Северна Каролина, гдето интересът на обитателите към евтините пиратски стоки и разбирането, което губернаторът проявявал към пиратите, били твърде големи.

Тогава Тийч си позволил един дързък пиратски акт. След като известно време практикувал грабежите си до самия бряг под носа на властите, той влязъл в пристанището Чарлстън и завзел намиращите се там осем кораба. Още преди самото нахлуване до брега пиратите абордирали един особено драгоценен трофей с памук, предназначен за Лондон, и с множество състоятелни пасажери на борда, между които и градския съветник от Чарлстън Семюъл Рейджър. Черната брада определил размера на откупа за всеки пътник и понеже медикаментите на борда се били привършили, изпратил до общинската управа капитан Ричардс с още трима пирати и един от пленените граждани и наред с паричния откуп за освобождаването на заложниците и за отстъпването на корабите поискал да попълнят аптеката му. Искането било поставено ултимативно. Ако не бъде изпълнено, той щял да отреже главите на пленниците и да ги прати на губернатора. Градският съвет свикал заседание и изпълнил исканията на пиратите. Тийч освободил пленниците и корабите. Преди това, наред с другите ценни стоки, той натоварил на борда си само злато и сребро на стойност 1500 лири стерлинги. След този успешен разбойнически набег Тийч решил да се раздели с неколцина от най-близките си довереници от екипажа и да ги измами с дела им от плячката. Изкарал своя кораб в плитчината край остров Топсейл уж за ремонт и заповядал да врежат в дъното и двете шалупи. Сетне под някакъв предлог взел един баркас и с още 40 души се махнал оттам. По пътя успял да свали на един пуст остров още 17 души, които навярно щели да загинат, ако два дни по-късно не ги избавил майор Бонит.

С остатъка от своите хора Тийч се смирил пред губернатора на Северна Каролина и потърсил прошката на краля. В действителност Черната брада изобщо не мислел да се отрича от пиратството. Спогодил се с губернатора на Северна Каролина Чарлз Идън, който на първо време му признал за трофей, взет от испанците, един кораб, плячкосан от Тийч още като пират. С него Тийч пак излязъл по море през юни 1718 година и кръстосвал пред Бермудските острови. Там абордирал един френски ветроход с пълен товар захар и какао. Никой от екипажа му не останал жив. Тийч завлякъл трофея в Северна Каролина и се заклел, че го намерил в морето без екипаж. На едно заседание на съвета под натиска на губернатора издали решение, че се касае явно за кораб, претърпял крушение, и по право принадлежи на този, който го е намерил. За да изключи всяко допълнително разследване, губернаторът разрешил на Тийч да изгори уж негодния за плаване кораб.

Черната брада се чувствувал в Северна Каролина абсолютно сигурен. Станал прословут със своите оргии и пиянски гуляи, които устройвал на сушата. След бермудския епизод решил да смени климата и с един кораб се посветил на нови грабежи по течението на реката Окракоук и във вътрешността на страната. Покачил цената на откупа, за да пощади плантациите от плячкосване и пожари. Капитан Джонсън твърди, че по това време Тийч се оженил за едно шестнадесетгодишно момиче. Той пише: „Зная от надежден източник, че тази била четиринадесетата жена на Тийч. Дванадесет от останалите били още живи. В поведението му към новата съпруга има нещо особено. Когато шалупата му била на котва, той я посещавал в плантацията, където живеела. Щом преспи с

нея, принуждавал я в негово присъствие да се отдава и на още пет или шест заклети пияници, които непрекъснато водел след себе си." Понеже губернаторът на Северна Каролина прикривал всички злодеяния на своя приятел Тийч, пострадалите капитани на кораби, търговци и плантатори се обърнали към губернатора на Вирджиния с молба да залови или прогони разбойника и другарите му. Губернаторът свикал съвет, който издал прокламация за улавянето и унищожаването на пиратите. В нея между другото се казва:

„Лицата, на които се удаде да хванат пирати във времето от 14 ноември 1718 г. до 14 ноември 1719 г. в района между 33 градуса и 39 градуса северна ширина и до сто морски мили от брега или във вътрешността на провинциите Вирджиния и Северна Каролина, ще получат следното възнаграждение:

За Едуард Тийч, наричан капитан Тийч или Черната брада, 100 лири; за всеки пират-капитан на кораб, шалупа или друг плавателен съд 40 лири; за всеки лейтенант, корабен и квартирмайстер или дърводелец 20 лири; за всеки подофицер 15 лири и за всеки обикновен пират 10 лири."

В подписаната от губернатора А. Споутсууд прокламация не липсвал пасажът: „Справедливо и славно дело е да се изтребват люде, които в качеството си на пирати са врагове на цялото човечество." Едновременно с оповестяване на прокламацията губернаторът поискал помощ от английската морска база на Джеймс Ривър. Там назначили Робърт Мейнърд, старши лейтенант от бойния кораб „Бисер", да командува две шалупи със заповед да залови Черната брада. Капитан Джонсън описва добросъвестно епилога от живота на Тийч:

„На 17 ноември 1718 г. Мейнърд отплавал от Райкитън в Джеймс Ривър и на 21-ви вечерта в залива на Окракоук открил морските разбойници, лежащи на котва. Мейнърд задържал всички кораби, които го срещали или задминавали, за да не издаде предварително на Чернобрадия приближаването си. Ала Тийч бил вече предупреден от своя приятел Идън. Найдж, секретар на губернатора, писмено известил Тийч за подготвяната операция. Но пиратът явно не смятал, че положението е особено сериозно, защото на борда имало само 25 души, на които заповядал да подготвят кораба за бой, щом съзрат двете шалупи. Сам той заминал за сушата на гуляй. Поради множеството плитчини Мейнърд не посмял да доближи през нощта пиратския кораб и пуснал котва. Рано призори на 22 ноември, като следвали предпазливо пилотската лодка, двете шалупи се приближили до пирата на оръдеен изстрел. Тийч, който бил вече на борда заедно с целия екипаж, заповядал да вдигнат котва, за да маневрира по-лесно, и пръв открил огън. Първият дружен залп на пиратите улучил по-малкия боен кораб, комендантът и мнозина от екипажа били убити. Тогава Тийч с издути ветрила се втурнал към по-голямата шалупа, на която се намирал старши лейтенант Мейнърд. И корабът му се натъкнал на плитчина. Изхвърлили баласта през борда, изпразнили буретата с вода и той отново изплувал. От точната пушечна и пистолетна стрелба на пиратите Мейнърд загубил 20 души убити и ранени. На края и двата кораба, почти допрени един до друг, се понесли към брега. Тук пиратският ветроход пръв докоснал дъното, шалупата на Мейнърд се люшкала от борд на борд. Тутакси пиратите хвърлили

множество от новоизнамерените ръчни гранати — бутилки, пълни с барут, олово и парчета желязо и с горящ запалителен шнур. Дим покрил палубата на шалупата, Тийч и 14 от хората му абордирали кораба на противника. Настъпил ожесточен ръкопашен бой. Старши лейтенант Мейнърд и капитан Тийч стреляли един срещу друг с пистолети, Тийч бил ранен. После заиграли сабите. Когато сабята на лейтенанта от кралската флота се строшила и Тийч вече замахнал да му нанесе смъртния удар, един от морските пехотинци го ранил тежко в шията. Черната брада обаче продължил да се сражава. Пиратът рухнал на палубата едва когато пистолетен изстрел на Мейнърд го улучил смъртоносно. По тялото му преброили 25 рани, пет от които от пистолетни куршуми. Мейнърд заповядал да отрежат главата на Тийч и да я окачат на реята."

След смъртта на своя капитан останалите пирати се предали. Тринадесет от петнадесетте пленници били обесени. Един от заловените пирати, Семюъл Одил, бил помилван, понеже само един ден преди битката бил насилствено причислен към екипажа. Вторият, който отървал въжето, бил Изрейъл Хендз, който в нощта преди сражението бил свален на брега с наранено коляно. Той бил също осъден на смърт, но екзекуцията била отложена. По времето, когато бил в затвора, амнистията за пиратите била продължена от краля. Пуснати Хендз от тъмницата и го откарали в Англия. В Лондон той заживял като просяк и английският писател Робърт Луис Стивънсън го обезсмъртил в прочутия си роман „Островът на съкровищата".

Забележителни мъже и жени пирати
XXI

Забележително явление в историята на пиратството бил без съмнение майор Стид Бонит, който известно време живял на борда на пиратския кораб на Тийч като съучастник и другар на Чернобрадия. Това странно съдружие продължило почти година, докато Бонит, след като бил изоставен с измама на брега на остров Топсейл, се качил пак на свой собствен кораб.

Бонит, чийто произход е неизвестен, се отличил по европейските бойни полета във войните между Франция и Англия и стигнал до чин майор. След като напуснал военната служба, той отишъл в Западна Индия и се заселил на Барбадос като плантатор. Бил богат и образован и на острова се ползвал с добро име. Неизвестни са също така причините, поради които Бонит — по всяка вероятност в 1717 година — напуснал плантацията си и станал пират. Неколцина негови съвременници го описват като събуден човек със свободен дух, други го смятат за умопобъркан, а трети твърдят, че свадливостта на жена му го накарала да стане морски разбойник. Сигурно е, че той не разбирал нищо нито от мореплаване, нито от пиратски занаят. На собствени разноски екипирал кораба си, една шалупа, с 10 топа и екипаж от 70 души. Нарекъл го „Отмъщение", но това име не би могло да се приеме като указание за основанията, които са движили Бонит, защото почти всички пирати от онова време смятали за признак на добър тон да назовават своя кораб с такова име.

Отначало пиратството обещавало да тръгне добре за някогашния майор. В североамерикански води край Вирджиния той успешно абордирал седем кораба. За разлика от други пирати той отнемал от завзетите плавателни съдове само отбрани стоки, щадял екипажа и пътниците и обикновено, с малки изключения, пущал кораба да продължава по пътя си. Ала скоро Бонит имал неприятности със собствения си екипаж. Той пренебрегвал обичаите и навиците на борда на всеки пиратски кораб и вярвал, че може да ги замести с новобранска дресировка. И понеже бил пълен невежа в навигацията и воденето на кораба, днес приемал съвети от едного, утре от другиго, докато на борда се възцарил хаос. Навярно това ще да са били и причините, заради които Бонит временно се отказал от командуването на своя кораб и се преместил като наблюдател при Тийч.

Когато в 1718 година Бонит отново станал самостоятелен, преименувал кораба си на „Роял Джеймс" и сам се нарекъл капитан Томас. Отплавал за Северна Каролина и пред губернатора приел кралската прошка. Същевременно измолил и получил от губернатора каперско писмо спрямо испански кораби. Но Бонит не се придържал в границите на писмото и скоро започнал безразборно да напада кораби под всякакъв флаг, дори и английски. Ала и сега се държал изключително странно. Отнел например от един ветроход всички провизии, без да закачи другите стоки на борда, и обезщетил капитана с ориз и стари корабни въжета. От други вземал ром, чер пипер, сол, месо или тютюн. А после пък разграбвал цели кораби до последната вещ на борда. След по-продължително плаване „Роял Джеймс" почнал да пропуска вода и решително се нуждаел от почистване на прораснали-те по дъното му раковини, затова Бонит отишъл в устието на Кяп-Фиър-Ривър. Когато в Чарлстън узнали за посещението на пиратите, губернаторът изпратил срещу Бонит две шалупи с по осем оръдия под командата на полковник Рет. На 26 септември 1718 година след кратък бой Бонит дигнал бялото знаме, бил пленен с целия екипаж и докаран в Чарлстън. Малко преди съдебния процес Бонит успял да избяга от дома на старшия тъмничар, гдето го били затворили отделно от другите, като „с много сребърни монети" подкупил един от пазачите, но полковник Рет го заловил пак.

Адмиралският съд в Чарлстън осъдил на смърт за пиратство Бонит и още 26 от тридесетте съподсъдими. По време на процеса Бонит се държал също така странно и двусмислено, както и като пират, затова председателят на съда Трот подробно мотивирал присъдата. Между другото той казал:

„Майор Стид Бонит, вие сте признат от съдебните заседатели за виновен в пиратство. Макар че сте обвинен само за две престъпления, вие сам много добре знаете, че сте завзели и отчасти разграбили най-малко 13 кораба, откак се навъртате край Северна Каролина. В кръга на възможностите е да бъдат доказани единадесет и повече ваши престъпления, които извършихте след приемането на кралската милост, гдето обещахте да изоставите този позорен начин на живот. А колко невинна кръв проляхте от хората, които оказваха съпротива на вашето беззаконно насилие? Ние това не знаем, ала знаем, че сам вие убихте 18 души и наранихте мнозина, когато ви залавяха за вашите грабежи." — След много библейски изрази, които имали за цел да събудят у

Бонит чувството за вина и разкаяние, съдията заключил: „И тъй, аз изпълних своя дълг на християнин, сега ще изпълня и служебния си дълг като съдия. Присъдата, която законите предвиждат за вас и за вашите престъпления и която този съд произнася, гласи: Вие, Стид Бонит, да бъдете върнат оттук пак на мястото, откъдето сте дошли, и оттам да бъдете отведен на площада за екзекуции и обесен за шията, докато настъпи смъртта. Нека бог в безкрайното си милосърдие бъде снизходителен към душата ви!"
Бонит бил обесен на 10 декември. Същата съдба сполетяла и двадесет и шест от неговите хора. Никой от тях не притежавал повече от няколко лири. Съвсем очевидно е, че не си струвало да бъдеш морски разбойник под командата на майор Бонит.
Пират с примитивни идеалистични представи за свобода, равенство и братство почти сто години преди Френската революция бил високообразованият французин Мисон. Той служил като офицер във френската флота на борда на „Победа" под командата на своя роднина граф Клод дьо Форбен, един от най-известните френски корсари в Средиземно море. По време на престой в Неапол младият Мисон получил разрешение да посети Рим. Там се запознал с доминиканския монах Карачоли, който по убеждения бил атеист, отричал частната собственост и се застъпвал за прокламиране и прокарване на всеобщо валидни права на човека. Двамата завързали приятелство. В интерес на тази служба Карачоли напуснал манастира и постъпил на служба на френския военен кораб. През дългото време, когато ветроходът кръстосвал из Западна Индия, приятелите подробно се занимавали с прогресивните си идеи и вдъхновили също част от екипажа със своите възгледи. В едно кръвопролитно сражение на „Победа" с британския боен кораб „Уинчелси" загинал комендантът на „Победа". Двамата сметнали, че е ударил часът за отдавна планираното намерение.
Мисон и Карачоли, които се отличили с изключителна храброст в боя, се изстъпили пред екипажа и държали пламенни речи. Като давал пример с Мохамед, който с няколко камилари основал Османската империя, и с Дарий, завоювал Персия само с малцина свои привърженици, Карачоли предложил Мисон за нов капитан на „Победа", за да образуват под водачеството му плаваща република. Екипажът възторжено се съгласил, а на офицерите, които не искали да участвуват в бунта, обещали да ги свалят на суша в най-близкото пристанище. Най-първо обсъждали под какъв флаг да плават. Неколцина от екипажа предлагали черно знаме, но Мисон се възпротивил с твърдението, че те не са пирати, а мъже, тръгнали да се борят за свободата, дарена на хората от бога и природата. На края избрали за символ бял флаг с извезани от злато слова: „За бога и свободата". Първия си трофей те облекчили само от целия му запас ром. Не се докоснали нито до стока, нито до лични вещи и понеже оставили на борда ром за капитана и екипажа, онези ги приветствували за сбогом с гръмко трикратно „Наздраве." Пирати-особняци!
После спрели един холандски ветроход с роби и златен прах от Гвинея. По указание на Мисон, който в речта си осъдил робството като недостойно за човеците, негрите били освободени. Те получили облеклото на убитите в боя и

били приети в екипажа като равноправни люде. При кръстосването из Атлантика „Победа" не отбягвала битките. Тя се сражавала с военни кораби и превъзхождащи противници и поради храбростта на екипажа си, презиращ смъртта, излизала всякога победител. Скоро обаче Мисон разбрал, че само от добри дела и битки не може да се живее. Той и екипажът свикнали с мисълта, че трябва да грабят, за да живеят от заграбеното. Съчинил само лозунги като „Смърт на тираните", „Край на потисничеството и бедността", „Права и свобода за народа" и тям подобни. Грабежът, който Мисон и хората му практикували, също не бил обичайният, а повече само за гърлото, понеже те отричали всяко лично обогатяване, а от завзетите плавателни съдове вземали само онова, от което имали нужда за кораба и екипажа. В 1690 година слезли на сушата на остров Анжуан от Коморския архипелаг. Във войната, която Анжуан тъкмо водел със съседния остров Мохели, Мисон подкрепил кралицата на Анжуан. С екипажа на „Победа" той водил многочислени победоносни битки със султана на Мохели и го принудил да иска мир. След това Мисон се оженил за сестрата на островната кралица, а Карачоли взел за жена нейната племенница. Мнозина от моряците също се оженили за щерки на острова. Ала Мисон и Карачоли не се задоволявали да карат пиратство от домашната печка на остров Анжуан. Те отплавали за Мадагаскар и на северния му край, гдето днес се намират градът и пристанището Диего Суарес, основали своя собствена република, която дарили с името „Либерта", Свобода, и с конституция от утопично-социални лозунги и институции. Мисон бил избран за президент, а Карачоли за държавен секретар за срок от три години. Когато на острова слязъл Тю, избрали го за поданик на републиката и за шеф на флотата. В Либерта имало само обща собственост. Заедно строели къщи за живеене, правителствена сграда, докове и укрепления. Отделните жилища не бивало да се разделят с плет или огради. Хранителните продукти се разпределяли в натура, пари имало само в общата каса.

Републиката просъществувала май само няколко години. Точни данни липсват. Сигурно е само, че един ден поселището било нападнато от туземци из вътрешността на острова и разрушено. Загинали повечето либертианци, между тях и Карачоли. Мисон и още 45 мъже успели да избягат в открито море с две малки ветроходни лодки, но близо до нос Инфантес лодките били унищожени от тайфун. Мисон и другарите му се издавили.

Историята на пиратството разказва и за две жени — особено дръзки пиратки, които случаят събрал на борда на един и същи кораб: Енни Бони и Мери Рийд. Техният жизнен път е с малки изключения документират. Енни Бони била родена в 1690 година близо до Корк в Ирландия като извънбрачно дете на виден адвокат. След смъртта на своята съпруга адвокатът се оженил за някогашната си слугиня, майката на Енни, и се изселил в Америка. Там упражнявал за кратко предишната си адвокатска професия, после си купил плантация в Южна Каролина и станал богат и влиятелен човек. Мнозина богати млади мъже ухажвали Енни, но тя се влюбила в простия моряк Джеймс Бони и се омъжила за него против волята на баща си. Младата двойка заминала за Западна Индия в Ню Провидънс, гдето Джеймс Бонн се надявал да си намери хубава работа. И я намерил като пират.

На Ню Провидънс Енни се запознала с пиратския капитан Джек Рекъм, наречен Калико-Джек. Рекъм убедил Енни да го придружи в следващото му волно скитане по вестиндийските води, облечена в мъжки дрехи. Енни навярно харесала още от първия път пиратския живот, но понеже забременяла, Рекъм я оставил на сушата в Куба. Там под закрилата на негови приятели тя родила дете и пак се върнала на борда при своя любим. Те кръстосвали пред североамериканския бряг, отбили се на Бермудските острови и на края отплавали за Ню Провидънс, гдето Рекъм се смирил под милосърдието на кралската прошка. И понеже парите на двамата много бързо се свършили, те постъпили на борда на един ветроход, екипиран от губернатора Род-жър за каперско плаване срещу испанските кораби.

Щом корабът се намерил в открито море, Рекъм подтикнал екипажа към бунт и поел сам командуването. Преименувал кораба на „Драгун" и го водил много успешно във време, когато преследването на пиратите неприятно се изострило. На борда на „Драгун" се намирала и Мери Рийд, преоблечена като мъж. И когато един ден Енни харесала хубавичкия моряк и храбър пират, Мери била принудена да й разкрие истинския си пол. Двете жени станали добри приятелки.

Мери Рийд била родена по всяка вероятност през 1677 година в Англия. Майка й, жена на изчезнал моряк и с едногодишен син на ръце, попаднала в тежко положение, когато отново забременяла. Временно се преселила при своя приятелка на село. Понеже синът й умрял, тя отгледала новороденатa си дъщеричка Мери като момче и когато след четири години се върнала в Лондон, представила я като свой син Мак. Четиринадесетгодишна, Мери постъпила на боен кораб като юнга, служила и като кадет в един британски пехотен полк във Фландрия, сетне се прехвърлила в кавалерията и се омъжила за един фламандски драгун. Новобрачната двойка напуснала армията и открила странноприемница в Бреда, която се посещавала оживено от офицерите на гарнизона. Ала след мирния договор от1697 година в Ри-исвик гарнизонът се преместил от Бреда, а след кратко време умрял и съпругът на Мери. Тогава тя зарязала гостилничарството, нахлузила пак мъжките дрехи и се озовала на един холандски ветроход, който заминавал за Вест Индия. По пътя го нападнали английски пирати и понеже Мери била вписана в корабните книжа като англичанин, взели я — естествено като мъж — за подсилване на екипажа. Заради храбростта си тя скоро станала уважаван пират. И когато сбирщината чула за прокламацията на краля, побързала за Ню Провидънс и коленопреклонно помолила губернатора Роджър за помилване. Но и за Мери, както и за мнозина други пирати, било трудно да си печели хляба с честен труд. И когато Роджър се заел да екипира каперски кораби срещу Испания, тя веднага се записала. И била от първите, които се присъединили към бунта на Рекъм против капитана и гласували да станат пак „рицари на сполуката".

Тъй се стекли обстоятелствата, че на „Драгун" да се намират едновременно две жени. А когато Мери се влюбила в щурмана-холандец от един пленен кораб — и две двойки. Въпреки това сред екипажа навярно имало твърде честни каранници за двете жени, чийто пол не можел, разбира се, да бъде държан в тайна. След

един подобен спор, започнат без всякакъв повод, един пират предизвикал на дуел любовника на Мери. Щом научила за дуела, Мери нарочно обидила предизвикателя с такъв цинизъм, че той бил принуден да се бие първо с нея. Дуелирали се със саби и Мери убила многознайника. Насроченият два часа по-късно дуел на любовника й станал излишен.

След многобройни успехи Рекъм увенчал пиратската си кариера със завоюването на голям испански боен кораб. Било съдено този му удар да остане последен. Победното тържество траяло цял ден и край остров Грийн Кей разбойниците били изненадани от британски военен кръстосвач. Мъртво пияни, Рекъм и цялата шайка паднали почти без бой в ръцете на морските пехотинци.

Говорят, че двете жени се сражавали най-дълго и сами стреляли по собствените си по-мекошави другари. Но на край и те били надвити. Само след четиринадесет дни, на 16 ноември 1720 година, в Сантяго де ла Вега на остров Ямайка се състоял и съдебният процес. Рекъм и почти всички членове на екипажа били осъдени на смърт. Същата участ постигнала и деветима ловци на костенурки, които дошли на борда само за гуляя и след пристигането на военния кораб не могли вече да се върнат на сушата. Оправдани били само неколцина, които успели да докажат, че със сила били принудени да живеят заедно с пиратите. Единият от тях бил любовникът на Мери. Щели може би да оправдаят и нея, защото заявила, че мрази пиратския живот, и съдиите почти й повярвали. Ала после тя изповядала една сентенция, предизвикана от реплика на Рекъм. На въпроса му, какво търси при пиратите, щом животът й там постоянно виси на косъм, а при залавяне я заплашва кучешка смърт, Мери с яд отговорила: „Не ме е страх от смърт и бесило. Ако наказанието за пиратство не беше въженият гердан, всички пъзливи мошеници, които сега на сушата мамят вдовици и сираци, щяха също да станат пирати и да грабят безнаказано и скоро вече няма да остане честно препитание в този занаят."

Когато преди екзекуцията съдията попитал дали има причини да не се изпълнява присъдата, Енни и Мери заявили, че ще стават майки. Лекарят потвърдил това и екзекуцията била отложена.

Скоро след туй, още преди да роди, Мери Рийд умряла в тъмницата от силна треска. По всяка вероятност детето на Енни видяло бял свят.А в 1721 година тя вече не била в затвора. Навярно баща й успял да издейства нейното освобождение.

Кораби, тактика и статут на прочути английски пирати
XXII

Един от най-интелигентните и с най-блестящи успехи английски морски разбойници бил пиратският капитан Бартоломю Робъртс. За три години от своята дейност, от 1719-а до 1722-ра, той плячкосал няколкостотин кораба, които паднали в ръцете му, без да пролива много кръв. Робъртс не близвал алкохол и не пушел, но обичал дрехи с фантастична кройка и украса. В последния си бой носел кител от ярко червена дамаска, извезан със златни

цветя, на шапката червено перо, а на шията златна огърлица с кръст от брилянти.
Робъртс бил роден в английската провинция Пемброук. Малко се знае за произхода, детството и младостта му. Преди да се присъедини към пиратския капитан Дейвис, той дълги години плавал по море, дори на военни и каперски кораби. Само след шест седмици Дейвис загинал в сражение. За това кратко време Робъртс спечелил на борда такъв авторитет, че екипажът го избрал за капитан. Пиратите кръстосвали тогава морето край бразилския бряг, ала девет седмици не съзрели нито едно ветрило. Упътили се към Карибите и в залива Тодос ос Сантуш се натъкнали на 42 португалски търговски ветрохода, които чакали два военни кораба, за да отплават в конвой през Атлантика за Лисабон. Робъртс се приближил до първия, който мирно лежал на котва, и го заплашил със залп от всички оръдия, ако капитанът не дойде веднага при него. Португалският капитан се уплашил и с гребна лодка се озовал на борда на пирата. Тук Робъртс поискал да му покаже кораба с най-ценния товар. Онзи разполагал с 40 топа и 150 души екипаж. С португалския капитан на борда Робъртс се присламчил до него и принудил пленника си да извика под някакъв предлог своя колега. Но у капитана се събудило подозрение и той заповядал да приготвят кораба за бой. Тутакси Робъртс изстрелял почти от упор залп от всички топове на единия борд по палубата и такелажа на португалеца. Преди още екипажът да се съвземе от уплахата, абордажните куки закачили жертвата и пиратите щурмували кораба. Нападението вдигнало тревога по всички португалски кораби, лежащи на рейда. Те обирали котвите, за да се притекат на помощ. Ала Робъртс бил по-бърз, отрязал котвеното въже на трофея си и двигнал всички ветрила. Скоро изчезнал в океана, никой не успял да го настигне. Плячката била извънредно богата. Наред с многото злато, на борда той намерил накити и скъпоценни камъни, между които един кръст от диаманти, предназначен за краля на Португалия.
След тоя голям успех, само няколко дни по-късно, тежък удар поразил Робъртс. Когато напуснал кораба и с един баркас начело на команда от 40 пирати тръгнал да преследва една бригантина, заместникът му Кенеди убедил останалите от екипажа да си поделят веднага плячката и заедно с кораба да си плюят на петите. Речено-сторено. Ала само след няколко дни ги заловили и обесили. Кенеди с още неколцина успял да избяга, но малко по-късно в Англия го постигнала същата участ. Доверил се на една проститутка, която го издала.
Робъртс не останал дълго време без кораб. Почти без бой му паднали две шалупи, чиито екипажи преминали към него, предпочели да плават под черния пиратски флаг, отколкото да носят дотегливата служба на стражеви кораб. Губернаторът на Барбейдоз скоро получил известие за това злополучно произшествие и изпратил два кораба да гонят Робъртс — единия с 20 топа и петдесет души, втория с 10 топа и четиридесет души екипаж. Когато двете страни изстреляли една срещу друга по един залп, Робъртс признал превъзходството на противника, вдигнал ветрила и офейкал. Ала врагът го преследвал по петите и Робъртс заповядал да изхвърлят през борда всички

оръдия, муниции и други тежки предмети. Пиратските кораби се понесли като стрела и бърже се отдалечили.
Губернаторът на Мартиника също изпратил срещу Робъртс два бойни кораба, когато пиратите хвърлили котва близо до острова и се заели да правят ремонт. Но Робъртс знаел стратегическите предимства на изненадата и бързината. Още преди военните кораби да пристигнат, поправката била завършена и пиратите изчезнали. На губернатора от Мартиника Робъртс изиграл лоша шега. Един прекрасен ден той се появил на рейда под фалшив флаг и поставил сигнал, че носи на борда си контрабанда. На пиратския ветроход се стекли от острова куп търговци, надушили изгодната сделка. Ала щом стъпили на борда, Робъртс ги вързал и ограбил. Сетне подпалили лодките им. Оставил само една, натоварил ги всички на нея и ги изпратил на сушата поживо-поздраво с най-верноподанически привет до губернатора.
С двете шалупи Робъртс се подвизавал известно време крайно успешно в западноиндийски води и на края решил да смени терена. Поел курс към западноафриканските брегове. По пътя си срещнал един превъзходен френски кораб с четиридесет топа и страхлив капитан. Сменил двете шалупи срещу добре въоръжения и бързоходен ветроход на французина и продължил пътешествието. Своя нов кораб прекръстил на име „Кралският щастливец". В устието на Сенегал се натъкнал на два малки френски военни кораба, които патрулирали там за охрана на търговията с каучук. Офицерите сметнали пиратския ветроход за търговски и го приканили да спре. Робъртс последвал заповедта, но когато двата кораба почти се опрели до борда му, той вдигнал черния флаг и показал топовете си. Военните кораби се предали без бой. По-големият притежавал шестнадесет топа и 75 души екипаж, а по-малкият — десет топа и 65 души. Робъртс приел двата кораба на служба като придружители на „Кралският щастливец" и с тази малка флота извоювал още по-богата плячка.
Робъртс знаел, че край африканския бряг се навъртат и два силни бойни кораба. Сега матросите от завзетите барки го уверявали, че те със специална мисия отплавали на север. Това било вярно, ала на борда им избухнала епидемия и те хвърлили котва в един защитен залив. Когато комендантите им узнали за грабителските набези и нападения наРобъртс, решили да попълнят екипажа на единия, на име „Суолоу", за сметка на другия и да хванат Робъртс. Капитан Оугл, комендант на „Суолоу", два месеца претърсвал брега, докато на 5 февруари 1722 година край нос Лопес напипал трите пиратски кораба. Подмамен от привидната маневра на „Суолоу" за бягство, Робъртс изпратил по дирите му по-големия от своите придружители. Когато на следния ден двата кораба излезли от кръгозора на Робъртс, капитан Оугл рязко поел обратен курс и се нахвърлил върху изненаданите пирати, които след отчаяна съпротива се предали на превъзхождащия неприятел. Четири дни по-късно, на 9 февруари, капитан Оугл се намерил отново край нос Лопес. Предния ден разбойниците били разграбили един богат трофей, на борда имало изобилие от алкохол и Робъртс не могъл да попречи на обичайния пиянски пир. Дори вахтата била с размътена глава и много късно забелязала приближаващата се опасност.

Робъртс знаел, че с натрясканите си люде е неспособен да води абордажен бой, и се опитал да достигне дъното на залива, та да се спаси на сушата. Но „Суолоу" препречил пътя на „Кралският щастливец" и за непобедимия досега пиратски капитан оставал само един избор. И той тутакси го назовал пред екипажа си като последен изход от позорната смърт на бесилото: „Ако сега бъдем надвити и се намерим натясно, ще пъхнем огън в барута и весело, в отлична компания ще излетим за пъкъла." Но за Робъртс и това дори било вече невъзможно. Куршум пронизал шията му и на четиридесет години турил край на живота му. Според желанието му хората хвърлили капитана си в пълна униформа през борда. Сетне екипажът — 157 бели и 45 черни — се предал на милостта на капитан Оугл. Вторият кораб също издигнал бялото знаме. На борда си той носел цяла бъчва златен пясък.

Друг морски разбойник, Едуард Ингленд, служел като помощник-щурман на един търговски ветроход на път за Ямайка. Корабът бил абордиран от пиратския капитан Уинтър. Приели Ингленд в пиратския екипаж и не след дълго той сам поел командуването му. База на пиратите бил Насау на Ню Провидънс, преди още Роджър да стане губернатор на острова. До пристигането му тук Ингленд вдигнал ветрила към западния африкански бряг и абордирал цял куп ценни трофеи. Капитан Ингленд се прочул с човешкото си отношение към пленниците, той ненавиждал жестокостите. И все пак, след един от първите му успешни боеве, на борда му зверски убили капитана на абордирания кораб „Кадоган". Заради свади и побоища този капитан насилил част от своя екипаж да поеме службата на един военен кораб. Неколцина от тези хора, дезертирали от бойния кораб, се намирали сега сред екипажа на Ингленд. Те се добрали до своя бивш капитан, вързали го за котвения рудан и го пребили с камшици. После го замеряли с бутилки и парчета стъкло, докато умре.

От завзетите трофеи Ингленд си избрал три кораба — един по-голям и по-мощно въоръжен и два по-малки и бързоходни — и прехвърлил на тях свои хора, та да може още по-успешно да ловува. След като дълго време кръстосвал край африканския бряг, ескадрата на Ингленд се прехвърлила за малко пак в Карибско море и оттам продължила към бразилския бряг. Той станал един от най-прочутите морски разбойници в този край и плячкосал много ценни товари, докато го надушила португалска военна ескадра. В сражението Ингленд загубил двата кораба, а сам той успял да се изплъзне. Изкърпил ветрохода си, преименувал го на „Виктория", прекосил океана, отбил се за кратко в Мадагаскар и застанал да дебне пред западния бряг на Индия около Гоа и Бомбай. Пиратите нападали множество индийски кораби, но всички с твърде мършава плячка. На края абордирали един европейски богато натоварен голям ветроход, който взели на служба под „Веселия Роджър". Двата кораба отплавали дружно за Мадагаскар да попълнят запасите си от вода и провизии. При тръгването си оттам пиратите съзрели два английски и един индийски кораб. При вида на черния флаг индиецът и единият англичанин духнали, вторият английски кораб „Касандра" приел боя. Мекра, капитанът на тази нещастна „Касандра", съставил после подробен отчет до Остиндийската

компания за това събитие, станало на 16 ноември 1720 г. Над три часа траял топовният дуел, в който остиндийският ветроход дал 12 убити и 20 ранени. За загубите на пиратите отчетът не споменава нищо. Преди Ингленд да абордира „Касандра", капитан Мекра и другите останали живи се прехвърли в лодките и потърсили спасение на сушата. Малко неразбираемо, а също и непроницаемо изглежда обстоятелството, че след битката пиратите потърсили контакт с Мекра — или пък Мекра с пиратите. Срещу обещание, скрепено с честна дума, капитан Мекра отишъл на борда при Ингленд и се спазарил за участта на своя кораб. Пиратите пак задържали „Касандра" като трофей, но Ингленд отстъпил на Мекра като обезщетение силно пострадалия втори пиратски кораб, бившия холандец „Фонтейн", и за прибавка още 129 бали платно от товара на „Касандра". Това благосклонно поведение на Ингленд спрямо Мекра било съвсем необичайно и възмутило хората му. Те не докоснали Мекра, макар че неколцина изпитвали твърде голямо желание да го сторят, но свикали събрание и свалили Ингленд като капитан. С още трима негови доверенници го оставили на остров Маврций. Малко по-късно Ингленд пристигнал в Мадагаскар, за понататъшната му съдба не се знае нищо.

Когато Чарлз Вейн си пробил със сила път от пристанището на острова Ню Провидънс, ветроходът бил препълнен с пирати. Затова от първите попаднали му трофеи Вейн подбрал два подходящи плавателни съда и прехвърлил на тях излишните хора. За разлика от повечето морски разбойници, които след пристигането на Роджър се спотайвали и изчаквали, Вейн нахално и безгрижно кръстосвал покрай източните брегове на Северна Америка и събрал богата плячка. От многото абордирани кораби вземал най-ценните стоки и пак ги пускал да продължават по пътя си. Веднъж му попаднал един ветроход с 90 роби-негри от Гвинея. Той освободил негрите и ги оставил на един от корабите на малката си ескадра, командуван от капитан Йитс. Отношенията между Вейн и Йитс не били особено блестящи. Йитс си играел с мисълта, дали да приеме кралската прошка, и в освободените роби на борда си съзрял благоприятна възможност. За тая работа се споразумял с екипажа. Само няколко дни след предаването на негрите те тайно опънали ветрилата и се отделили от ескадрата. Ала Вейн угадил намерението на Йитс, подгонил го и настигнал бегълците на един топовен изстрел. Но било твърде късно. Йитс бил достигнал фара на Чарлстън и се намирал в безопасност. Изстрелял последния си залп от всички топове като салют срещу Вейн и в Чарлстън се смирил под милосърдието на кралската амнистия.

Дълги дни още Вейн кръстосвал пред пристанището с надеждата да улови Йитс. Онзи не се показал, но затова пък право срещу него изникнали три ветрохода на път за Англия и станали жертва на застаналия в засада пират. Вместо да гони Бонит, губернаторът пратил полковник Рет, който чакал в пристанището готов за плаване, да преследва най-напред Вейн. Вейн се впуснал на север, Рет непрестанно след него, докато полковникът се уморил от гонитбата и се върнал обратно.

Тъкмо Вейн завзел една бригантина, която преустройвал и екипирал като нова единица от ескадрата си, мощен френски военен кораб изненадал пиратите.

След кратка размяна на залпове разбойниците сменили курса и побягнали. Понеже бойният кораб ги последвал, разразила се оживена препирня какво да правят по-нататък. Вейн искал да се изплъзнат от битката, част от екипажа предлагала да се втурнат срещу французите и да ги абордират. Главатар на тази група бил квартирмайстерът Джек Рекъм. Но според статута на пиратите капитанът на кораба или ескадрата имал по време на бой или в момент на непосредствена опасност абсолютна власт. Затова разбойниците последвали указанията на своя капитан, вдигнали всички ветрила и избягали от французина. Обаче на следния ден се състояло съвещание, на което Вейн бил упрекнат в страхливост и с мнозинство от гласовете сменен от длъжността капитан. Вейн и петнадесет мъже от екипажа, които гласували за него, получили позволение да поемат придружаващия ги друг кораб. За свой нов главатар пиратите избрали Рекъм, чиято по-нататъшна участ вече описахме.

С новия си кораб Вейн се отправил за Хондурас, привел го там в ред и го преустроил като каперски кораб. Избрал после от трофеите си един добър ветроход и го присъединил към първия. С тези два кораба Вейн успешно продължил дейността си покрай бреговете на Централна и Северна Америка, докато един ден попаднал в страшен щорм. Придружаващият го кораб получил силни повреди в такелажа, станал неспособен за управление и морето го отнесло надалеч. Отначало Вейн и екипажът му се борили успешно с бурята и високите разярени вълни. Но през нощта бушуващото море запратило ветрохода върху риф и вълните го блъскали, докато го разбият на трески. Повечето хора от екипажа се издавили, на брега на малко островче се избавили малцина, между които и Вейн. След известно време кораб хвърлил котва край острова, за да се снабди с прясна вода, и взел Вейн и другарите му като корабокрушенци, без да подозира, кого е спасил. Едва по време на пътуването случаен гост-капитан от друг ветроход познал Вейн. Този капитан на име Холфорд взел пирата на своя кораб, оковал го във вериги и в Ямайка го предал на властите. Там набърже изправили Вейн пред съда и скоро го скъсили с една глава.

Екипажът на втория му кораб нямал по-добра участ. От пробития кораб хората били прибрани на един военен ветроход, разпознати като пирати и също екзекутирани.

В повечето източници се говори малко за вида на използваните от пиратите плавателни съдове. Джонсън също не надхвърля схемата на едно оскъдно описание на корабите с числеността на екипажа и броя на топовете. Едва шведският вицеадмирал Чепмън в своята издадена през 1768 година книга „Архитектура Навалис Меркатория"* дал подробни и точни данни за

*Архитектура Навалис Меркатория (лат.) — Строеж на търговските кораби. Б. пр.

плавателните съдове на каперите от XVII и първата половина на XVIII столетие. Интересни са ясно предадените различия между еднакво големите каперски и военни кораби. Чепмън назовава следните данни.

	Военна фрегата	Каперски кораб
максимална дължина	164 фута**	160 фута

ширина по мидълшпангоута	42,5 фута	40,9 фута
конструктивно газене	22,5 фута	18,5 фута
товароподемност	532 ласти***	396 ласти
водоизместимост	78 090 фута^3	46 488 фута^3

**1 фут (англ. мярка за дължина) = 30,5 см. Б. пр.
***1 ласт (стара мярка за тежина) = 2000 — 3000 кг. Б. пр.

При съпоставянето на тези данни е очебийно, че при почти еднаква дължина и ширина газенето, товароподемността и водоизместимостта, следователно и обемът на корпуса на капера, са значително по-малки от тези на фрегатата. Понеже дължината и ширината на един ветроход са решаващи за пропорциите на такелажа и оттам за действията с ветрилата, каперът като по-лек и с несъмнено по-малък корпус не ляга дълбоко във водата и при еднаква площ на ветрилата е винаги по-бърз от военния кораб. Затова пък бойната фрегата притежава на всеки от бордовете си по два реда топове, а каперът само един. Поради намаления брой на топовете екипажът на капера бил също по-скромен, а това оказвало влияние върху количеството провизии и вода, които трябвало да носи.

Каперският ветроход, който взема за пример Чепмън, има 40 топа, 28 от тях с тегло 28 фунта са по бордовете на оръдейната палуба, а на бака и на кърмата има по шест 6-фунтови топа. При 400 души екипаж провизиите стигали за пет месеца, а водата за два месеца и половина.

Флагманските кораби на най-известните пирати били обикновено подобни, като долните граници се движели между 200 — 300 тона, 20—30 топа и екипаж 200—300 души. Почти всякога пиратските кораби имали на борда гребла, за да маневрират по-добре и при безветрие да се приближават до противника. Превъзхождащите ги по огневата си мощ, ала по-бавни военни ветроходи не плашели твърде много пирата, понеже подготовката за всеки следващ залп на топовете траела над половин час, а точността на стрелбата върху отдалечен на по-голямо разстояние и свободно маневриращ кораб била съвсем нищожна. При своите нападения пиратите почти изключително се осланяли на абордажния бой. Оръдията се поставяли само за да изтощават нервите на противника или от близко разстояние да разрушават такелажа му. В никой случай корабът не бивало да бъде запален или унищожен, защото разбойниците ще останат без плячка. Докато при упоменатите плавателни съдове се касае за ветроходи с реи и с две, три или четири мачти, повечето пирати край североамериканския бряг използвали по-малки шхуни. В своята книжка Джонсън ги нарича „слупс". А в „Архитектура..." Чепмън привежда за тези пиратски ветроходи три примера:

	Каперски кораб I	Каперски кораб II	Каперски кораб III
максимална дължина	96 фута	72 фута	64 фута
ширина по мидълшпангоута	23,75 фута	19 фута	21 фута
максимално газене	11 фута	8 фута	9 фута
товароподемност	66 ласти	27 ласти	30 ласти

водоизместимост	7400 фута^3	3088 фута^3	3272 фута^3
топове (3-фунтови)	32	10	8
чифтове гребла	10	8	7
провизии	2 месеца	2 месеца	2 месеца
вода	1 месец	1 месец	1 месец
екипаж	100 души	50 души	50 души

За тактиката на морските разбойници с ветроходи има едно описание на английския пират Хенри Мейнуорнинг, който приел прошката на краля и изложил пред правителството съвети как да изтребят пиратството. В доклада му между другото се казва:

„Малко преди разсъмване пиратите прибират ветрилата, за да се виждат един друг всички кораби, и чакат пред вятъра. После определят своя курс, така че ако бъдат забелязани от друг плавателен съд, той да ги сметне за търговски кораб, плаващ по същия курс. Ако се касае за няколко пиратски кораба, те още преди развиделяване се пръскат на около една морска миля. Не открият ли други кораби, пиратите плават по вятъра и се държат като обикновени ветроходи. Ако забележат зад себе си търговец, поставят възможно най-много ветрила, но същевременно спускат плаваща котва, за да намалят собствения си ход. Търговският кораб трябва да помисли, че плаващият пред него се страхува да не бъде настигнат.

Наблюдателните гнезда на мачтите са непрекъснато в действие. Пиратските кораби уговарят помежду си сигнали: кога да започнат преследването, кога да го зарежат, къде да се срещнат и как да се разпознаят отдалече.

По време на преследване те не се придържат към никакви постоянни правила. Стремят се само колкото е възможно по-бързо да се приближат до борда на преследвания кораб. Обикновено си избират флаг, подходящ за типа на кораба и за района, из който плават."

Щом съглеждали плячка, пиратите се опитвали да я наближат откъм наветрената страна, за да имат по-добра позиция за маневриране. Ала най-често я преследвали в директен курс с превъзхождаща скорост право към кърмата. Дори и по-големите кораби на противника се намирали тогава в неизгодно положение, защото почти всичките им топове били разположени на оръдейната палуба по бордовете и не можели да ги насочват назад. А ако смени курса, за да даде залп от борда, противникът губел ценно време за тази маневра. Тя се провеждала само в последния момент, когато бягството изглеждало вече невъзможно.

По време на приближаването и двата кораба се подготвяли за предстоящата битка. Изнасяли барут от погреба, подреждали гюллета, в съдове с вода потапяли платнища за борба с пожари, заливали ветрилата с вода, за да не може лесно да се подпалят. Посипвали палубата с пясък, за да не се плъзгат от кръвта и водата по нея. На края хората получавали по глътка (а понякога и твърде повече!) ром за кураж.

Щом настигнел плячката, пиратът се опитвал да закачи носа на своя кораб за кърмата на жертвата. И преди всичко да натика здрав дървен клин в кормилото на нападнатия кораб, за да го лиши от способността да маневрира.

Същевременно на палубата на противника запращали ръчни гранати, гърнета с огън и вонещи бомби. И веднага след това, въоръжени с пистолети и с щурмови саби с извито, здраво острие, пиратите нахлували на задната палуба на врага или трошели прозорците на кърмовата надстройка, за да проникнат в кораба.
Ако нападнатият търговски ветроход имал на борда си въоръжени пътници, концентрирали ги на кърмовата кула. Екипажът се събирал до мачтите, готов да извършва необходимите маневри с ветрилата. В наблюдателните кошове на мачтите от двата кораба седели изкусни стрелци със задача да премахват вражеските предводители. При всяко пиратско нападение върху търговски кораб разбойникът обикновено излизал победител в решителния ръкопашен бой след аборди-рането, освен ако не е попаднал в капан.
Когато преминавали в атака или приканвали противника да се предаде, пиратските кораби по стар обичай вдигали чер или червен флаг с мъртвешки череп и всявали страх и ужас. По английска традиция той бил известен под името „Джоли Роджър" (Веселия Роджър). Някои смятат, че това название води началото си от арабското „Али Раджа" (Цар на морето).
На пиратските кораби, които не принадлежали към никакво съдружие или общност, също царяла строга дисциплина. Като флибус-тиерските капитани и Бартоломю Робъртс карал всички пирати да се закълнат, че ще спазват следните правила:
1. При обсъждане на важни дела всеки има право да изкаже мнението си. Всеки има равни права върху плячкосаните пресни провизии и алкохолни напитки и може да ги консумира както намери за добре, освен ако общото благо не изисква да се гласуват ограничения.
2. По предварително установен ред всеки трябва да бъде извикан на борда на завладения кораб, за да си вземе нови дрехи извън своя дял от плячката.
3. На борда никой не бива да играе на карти или зарове за пари.
4. Светилниците и свещите трябва да се угасят в осем часа вечерта. Който след този час иска да пие, трябва да го върши на горната палуба.
5. Топовете, пистолетите и сабите трябва да се поддържат чисти и винаги годни за употреба.
6. На борда не бива да живее жена или юноша. Ако някой мъж промъкне на борда преоблечена жена, той се наказва със смърт.
7. Самоволното напускане на кораба или на определеното място в боя се наказва със смърт или със сваляне на някой пуст остров.
8. Забраняват се побоища и скандали на борда. Споровете трябва да се решават на брега с пистолет или сабя.
9. Никой не бива да напуска общността, преди всеки един да е спечелил дял от хиляда лири стерлинги.
10. Онзи, който по време на битка загуби крак, ръка или бъде осакатен, получава осемстотин долара от общата каса. При по-леки наранявания се заплащат по-малки суми.
11. Капитанът и щурманът получават от плячката по два дяла.
12. Музикантите могат в неделя да почиват, през останалите шест дни трябва да свирят за развлечение.

Който нарушавал тези правила, особено ако измами общността с един долар или повече, със злато, сребро или скъпоценни камъни, бивал за наказание свалян на някой пуст остров или на чужд ненаселен бряг.

Арудж и Хайредин Барбароса
XXIII

От кръстоносните походи насам между последователите на двете големи религии — исляма и християнството — се възцарила фанатична омраза. Оправдаващи своите действия с религиозни мотиви, те се избивали, ограбвали и заробвали един други в служба на единствено правата за всекиго вяра, а в действителност всеки застъпвал нагли политически и икономически интереси.
В 1453 година турците завладели Константинопол и разпрострели господството си над южните брегове на Средиземно море. В 1492 година маврите били прогонени от Испания в Северна Африка и подсилили там турската сфера на влияние. Наред е религиозната нетърпимост у арабите възникнало желанието да отмъщават за изгубените земевладения на Иберийския полуостров. И понеже скъпернической каменистa североафриканска земя предлагала оскъден и горчив хляб само на малцина селяни и търговци, много пропъдени от Испания араби се опитвали да изкарват препитанието си от пиратство. По същото време и под предлог, че продължават „богоугодната война" срещу мюсюлманството, испанските хидалгос започнали да нападат Северна Африка. В първото десетилетие на шестнадесетия век те завладели много градове по североафриканското крайбрежие и по островите, които се намират пред него, и ги укрепявали с фортове и гарнизони.
В Средиземно море и по-рано имало пирати: финикийци, гърци, римляни и араби. Ала когато по южните му брегове нахълтали испанци и турци, останала валидна само простата алтернатива: коранът или библията, християни или мюсюлмани. Пиратството се превърнало в съставна част от големите и нескончаеми войни, чиито страни принадлежали към двете различни религии, а те ги използвали за морално оправдание на своите цели. Предимство за маврите било, че добре познавали езика, търговските привички и морските съобщения на своя противник. Морското разбойничество у маврите или варварите, както по-късно в Европа нарекли арабското население на Северна Африка, било организирано твърде добре. Местните владетели обикновено се сподобявали с десет процента от получената при продажбата цена на плячкосаните стоки и от откупа за пленените християни. В замяна пиратите намирали сигурно убежище в пристанищата. Позволявали им и да продават свободно по пазарищата ограбените вещи и стоки, както и робите-християни. За екипажа на пиратския кораб или флота важели същите закони на дисциплината и подялба на плячката, както у християнските им събратя. Всеки капитан, наречен на арабски „реиз", екипирал своя кораб на собствени разноски. Роби-християни обслужвали ветрилата и греблата. Надзирателите на борда били еничари, те съставяли и щурмовия отред за абордиране на вражески кораби. Щом напуснели своята база, пиратските кораби сваляли собствения си флаг и за маскировка го

заменяли с флага на някоя европейска средиземноморска държава. Сражението започвало с гранатометигачи или с топовни изстрели, които приканвали противника да спре. Не се употребявали запалителни бомби, които иначе били много обичайни за морските сражения от онова време, за да остане плячката непокътната. Най-често използвани пиратски ветроходи били дау и шебека, които от XV столетие насам били въоръжавани с барутни топове на предната и на кърмовата кула.

В 1504 година арабски морски разбойници успели да завземат две големи бойни галери на папа Юлий II, които пътували със скъпоценен товар от Генуа за Чивитавекиа. Галерите плавали далеч една от друга и не били взели никакви предохранителни мерки. Край остров Елба се появил бърз ветроход и се устремил право към папския кораб, който се движел отпред. Едва когато ветроходът почти се опрял надлъж о борда на галерата и арабите, скрити дотогава под палубата, се готвели за абордаж, папските пратеници забелязали опасността. Ала било вече много късно. След кратка борба екипажът на галерата бил сразен, а оживелите тутакси разсъблечени. Пиратите надянали униформите на папските матроси и намалили скоростта на галерата, за да пресрещнат втория кораб. Военната хитрост успяла напълно. Втората галера се приближила и също била абордирана. Папските кораби останали с два по-малко.

Мавританският пиратски водач, нанесъл този дързък удар, се казвал Хорук (Арудж), заради червената му брада го наричали още Барбароса. Той бил син на грънчар-християнин нейде от Балканите, който се преселил на остров Лесбос. След като турците завладели острова, Яков-реиз и семейството му приели исляма. Грънчарят притежавал сносна лодка, с която карал грънците си по пазарите. Когато четиримата му сина пораснали, заедно с тях той ще да е опитвал от време на време и по малко пиратство. След смъртта на бащата синовете Хорук, Елиас, Ицхак и Азор продължили занаята.

По време на един пиратски набег Арудж бил пленен от една галера на монасийоанити, а Елиас убит. По всяка вероятност Ицхак сам се справял със скромното бащино наследство, защото тогава започнал светкавичният възход на Азор. Скоро той станал най-прочутият за времето си морски разбойник и получил от турския султан почетната титла „Хайредин", тоест закрилник на вярващите. За червената си брада и Хайредин, също като брата си Арудж, бил наричан Барбаро-са. Отначало сам като вълк-единак Азор нападал християнски кораби, за да събере големия откуп за брат си. Но скоро все повече и повече пирати се стичали около младия и с щастлива звезда пиратски капитан. И все пак минали години, преди Азор да може да откупи своя брат от скамейката на гребците в орденската галера на йоанитите.

След завръщането си Арудж застанал начело на една пиратска организация със значителни размери, която срещу високо възнаграждение влизала в съюз с различни работодатели, дори и с дявола. Първият голям успех на братята било завземането на една силно въоръжена испанска галера на път за североафриканския бряг. Корабът бил правителствен, на борда се намирали един губернатор и стотици войници. Наред със злато и скъпоценности той

превозвал пасажери от знатни фамилии, които обещавали богат откуп. В абордажния бой Арудж загубил едната си ръка и затова на Азор се паднало щастието да води през Тунис триумфалната процесия на пленници и невиждана плячка.

Наред с разбойническото съдружие на Арудж и Хайредин по северо-роафриканските брегове никнели като гъби безчислени други пиратски групировки, които печелели хляба си — и то доста добре — с лов на християнски търговски кораби, особено испански. Испания също не бездействувала. Цели две години (1509—1510 г.) мощна испанска флота блокирала пристанищата на Оран, Бужие и Алжир. Принуден, Алжир сключил мир с Испания, за няколко години пиратството затихнало. Но в 1516 година алжирците наново призовали за война срещу испанците. Те измолили емира Селим-ел-Туени да им стане владетел. Емирът от своя страна повикал Арудж на помощ. Хайредин блокирал с флотата Алжир откъм морето, а Арудж с пет хиляди души влязъл в града. Накарал да удушат в банята работодателя му Селим и се обявил за властелин на Алжир. Арудж се опитал да разпростре своето владичество и върху Тунис. Но алжирците бърже се уморили от господството му и завързали интриги с испанците, за да се отърват от пиратския главатар. Карл V изпратил на испанския наместник в Оран 10 000 войници, които успели да обкръжат Арудж и войските му край Тлемсен. Арудж се опитал да скъса обръча и да се измъкне, но бил убит в боя край река Хуерда заедно с още 1500 от хората му. Една легенда разказва, че той пръскал след себе си злато и сребро, за да отклони преследвачите, ала и то било напразно. А испанците твърде рано ликували над смъртта на по-стария Барбароса, защото в лицето на брата му Хайредин се раждал един техен още по-опасен враг.

Когато императорът поискал да направи победата си пълна и изпратил флота срещу Алжир — това бил първият от общо петнадесет напразни опита да превземе града, — Хайредин съкрушително я сразил. Испанците загубили над двадесет кораба и 4000 души. Тутакси след триумфалното си влизане в Алжир Хайредин обявил града за притежание на Османската империя и положил клетва за вярност на турския султан Селим I. Султанът го удостоил за наместник на града, с пищна церемония го въздигнал в сан бейлербей и поставил на негово разположение 2000 канонири и 4000 еничари за борба срещу испанците. Засилен от тези атрибути на власт и могъщество, Хайредин завладял алжирските пристанищни градове Бона, Колос и Шершел.

Военните му у пиратски части проникнали и във вътрешността на страната. Те превзели град Константин и други далечни земи, които принудили да му плащат данък.

Въпреки голямата си известност и успехи Хайредин живеел просто и скромно, но никога не забравял с щедри дарове да си осигурява благосклонността на султана. В една френска морска история, излязла през 1841 година, описват Хайредина така:

„... Веждите му бяха рошави, брадата гъста и носът груб. Долната му устна бе широка, издадена презрително напред. Имаше нисък ръст, но притежаваше херкулесовска сила — само с една ръка можеше да държи двегодишна овца

дотогава, докато я умъртви... Изключителното влияние, което той упражняваше върху своите помощници и екипажи от флотата, почиваше според мнението на венцехвалителите му както върху славата за храбростта и умението му, така и върху обстоятелството, че щастието неизменно го придружаваше дори и в най-главоломните начинания. Умен и храбър в атака, предвидлив и дързък в защита, неуморен в работата, нечувствителен към временни неуспехи, всички тези достойни за уважение качества се помрачаваха от пристъпите на безмилостна и хладна жестокост..."

Когато в 1526 година испанците отново предприели опит да си възвърнат Алжир, те осезателно почувствували нарасналата сила на Червенобрадия. Въпреки силната огнева подкрепа от испанската островна крепост Пенон пред Алжир и опасния за навигация, осеян с пясъчни прагове рейд, пъргавите ветроходи на Хайредин успели да абордират високите плавателни съдове на испанците. Битката била решена, когато Хайредин завзел испанския флагмански кораб, а испанският флотоводец попаднал в плен. Ала след боя Хайредин не влязъл в Алжир, понеже беят Ибн Гази заговорничел с испанците, а отплавал за Тунис. Почти три години Барбароса предприемал оттук пиратските си походи по море. В 1529 година той се появил със силна войска пред Алжир и окончателно се установил в града. Понеже от собствен опит се убедил в стратегическото значение на Пенон, не след дълго нападнал островната крепост и принудил тамошния гарнизон, наброяващ 500 души, да капитулира. Тогава наредил да разрушат крепостта до основи, а роби-християни я разнесли камък по камък и с тях издигнали в морето вълнолом от острова до континента.

Хайредин бил сега на върха на своята мощ. Славата му била тъй голяма, че всеки реиз по североафриканския бряг, който разполагал с мореходен съд, се присъединявал към победоносния пиратски адмирал. Реизите образували особена корпорация, която притежавала безчислени средства и голямо влияние. Мнозина от екипажите им били европейци, попаднали като моряци в плен, или преселници, приели исляма.

Седемнадесет години Хайредин Барбароса възглавявал държавно организирано пиратско господство над западното Средиземноморие, без нещо сериозно да го застраши. Когато турците се впуснали в поход към Виена, император Карл V удостоил генуезеца Андреа Дориа за адмирал на императорската флота в Средиземно море. Султанът пък повикал Хайредин в Константинопол, назначил го за велик адмирал на турската флота и се обърнал към него с думите: „Нека всички мои кораби се подчиняват на твоята заповед и да ти бъдат поверени брегoветe на империята ми." С това турският султан, един от най-могъщите тогава владетели на земята, официално провъзгласил Хайредин за главнокомандуващ на османската военна флота. И все пак летописите, дори когато разказват и за по-нататъшната му дейност, неизменно го наричат „авантюрист и главатар на пиратска банда", докато неговият противник Андреа Дориа е „роденият на 30 ноември 1468 година в Генуа, потомък на старинен благороден род, адмирал на служба при Карл V, един от най-великите държавници и герои на своето столетие". Колко съмнително е това изложение,

като се има пред вид, че Хайредин в продължение на шестдесет години останал верен на своя султан, а Дориа се биел за всекиго, който можел да му плати. Дориа служил не само на императора, а и на папата срещу императора, служил на Генуа срещу Франция, но и на Франция срещу своя роден град Генуа, сражавал се за Франция срещу Испания и пак за императора срещу френския крал Франсоа I.

Битките и сраженията между Дориа и Хайредин не донесли окончателна победа за никого от тях. След като Дориа извоювал цяла редица победи в източното Средиземноморие, Барбароса потеглил със силна ескадра по италианските брегове и всявал там страх и ужас. Ударил Дориа в Месинския проток и го преследвал чак до Венецианския залив. При повторното си нахлуване по италианския бряг в 1534 година оплячкосал Реджо и Генуа. Хиляди пленени християни попаднали на скамейките за гребци по галерите или били предлагани за продажба като роби на пазарищата в Алжир и Тунис. Гордо известил Хайредин на султана: „Онова, което сторих на Дориа съгласно Твоята заповед, е само скромно предястие за попарата, която съм му надробил. Това сражение бе само луната на моето слънце."

След тези нападения император Карл V се подготвял за контра-удар. На мощна флота под командата на Дориа той самият качил в Барцелона немски, испански и италиански десантни войски и с тях завладял Тунис. На 21 юли 1535 г. Карл V влязъл в града като триумфатор и го предал на войниците си за плячка, плен и пожар. Хайредин, който предвождал отбраната, успял да избяга и продължил пиратските си походи от Алжир. На 25 септември 1538 г. между съюзените испано-венециански флоти под командата на Андреа Дориа и смесена флота от алжирски пирати и турски бойни кораби, водена от Хайредин, се състояла морската битка при Превента, край западния бряг на Гърция. Дориа бил разбит, а Венеция се принудила да сключи неизгоден мир със султана. С тази победа Барбароса овладял цялото Средиземноморие.

Ала Карл V, крал на Испания и император на Свещената римска империя на германската нация, в чиито владения слънцето никога не залязвало, не бил готов да възприеме този факт. Той заповядал да подготвят силни войскови съединения за превземането на Алжир и на 19 октомври 1541 г. отплавал с флота от петстотин кораба, командувана от Дориа, и с мощни десантни войски. Хайредин се намирал в Константинопол, затова Хасан,неговият заместник в Алжир, предвождал мюсюлманите. След извънредно трудния десант на войските поради бурното море и високи вълни атаката на испанската пехота се провалила още по бреговата ивица. Императорските отреди загубили 10 000 убити, а пленниците били толкова много, та един роб-християнин струвал на пазара „по-малко от глава лук".

В 1543 година френският крал Франсоа I сключил съюз със султан Сюлейман I против Карл V. Заедно с една ескадра от френската флота и със своята мавританско-турска флота Хайредин обсадил Ница. При завземането и плячкосването на града той пленил над 5000 души, които открито продавал като роби на тържището в Марсилия. Мирът бил сключен в 1544 година, но френският крал не можал да плати дълговете за оказаната му помощ. Тогава

Хайредин просто останал на френския бряг и разграбвал пристанищни градове и провинции. Устройвал лов на жителите им и ги пращал като роби в Алжир. И стоял там като бич божий, докато Франсоа I платил на Сюлейман своите дългове до последния франк.
През лятото на 1546 година умрял Хайредин Барбароса, велик адмирал на Турската империя и високопочитан морски герой, едно изключително явления на флотоводец и пират.

Всемогъщи пирати от варварските държави
XXIV

След смъртта на Хайредин Барбароса султанът назначил за адмирал и главнокомандуващ турската флота в западното Средиземноморие неговия ученик и помощник Драгут. Също като Хайредин и Драгут бил три години прикован за греблата на една християнска галера, освободили го срещу богат откуп. В боевете с Дориа, чийто пленник бил, той си възвърнал множество бази в Северна Африка и завоювал Триполи за султана, който го провъзгласил за бей на града. Драгут предприел редица грабителски набези по испанския и италианския бряг и в 1565 година повел една мавританско-турска флота с десантен корпус от десет хиляди отчаяни главорези на щурм срещу остров Малта, седалище на монашеския ордер на йоанитите. При атаката на един форт Драгут бил смъртно ранен.
Приемник на Муслим Драгут станал един християнин от Европа, който преминал към правата вяра и по ислямски обичай се назовал Хаджи Али или Улуй Али. Известен в Европа и под името Охтиали, този пиратски адмирал бил назначен от султана за наместник на Алжир. Охтиали доказал своята благодарност и привързаност, като възвърнал на султана Тунис и с безмилостна стръв преследвал всички християнски кораби из западното Средиземноморие, безразлично дали те били бойни галери, пиратски съдове или мирни търговци. И все пак Охтиали не бил назначен за главнокомандуващ турската флота, а си оставал дребен главатар на пиратска ескадра чак до решителното сражение между съюзените флоти на папата, Испания и Венеция и турската бойна флота в 1571 година при Лепанто. Християнската флота командувал дон Хуан Австрийски, незаконен син на Карл V. Турската флота била предвождана от султанския фаворит Али Паша. Битката се водила според тактическите принципи по онова време: кораб срещу кораб и човек срещу човек. В известието си до императора за победата дон Хуан между другото пише:
„Един час след започването на боя между двата адмиралски кораба още нищо не беше решено. Два пъти нашите войници си проправяха път до гротмачтата на турския кораб, ала всеки път бяха отхвърляни отново назад до бака на нашия от безчислените подкрепления, които мюсюлманите въвеждаха в битката. И двата пъти нашият кораб се държеше само поради нечуваната храброст на фелдмаршал Лопе де Фигуера. След час и половина бог ни подари победата, Али Паша с повече от 500 турци бе убит, флаговете и щандартите му бяха

изтръгнати от врага и свалени и наместо тях на гротмачтата се развя нашият флаг с кръста."
Макар че дон Хуан Австрийски станал безспорен победител в гигантското кръвопролитно сражение, от турска страна имало и една по-малка, частична победа: на Охтиали и неговата варварска флота. Той завладял много християнски кораби, между които адмиралския кораб на Малтийския орден, чийто щандарт отнесъл в Инстанбул и го хвърлил в нозете на султана. И чак сега султанът го удостоил с върховното командуване на остатъците от турската флота, избягнали унищожението при Лепанто.
След битката при Лепанто и начеващия упадък на Османската империя брегoвете на Северна Африка все повече и повече се изплъзвали от турския контрол. Варварските държави, както започнали да наричат в Европа от XVI столетие насам населените предимно с бербе-ри страни от Северна Африка: Мароко, Алжир, Тунис и Триполитания, малко се интересували от султана и в своите пристанищни градове и крайбрежни поселища развивали и устройвали бази за организирано от самата държава морско разбойничество, свързано с твърде изгодна и доходна търговия на роби.
Между 1609 и 1616 година алжирски пирати абордирали и пляч-косали 466 английски кораба. Варварите нападали Азорските и Канарските острови и проникнали чак до Дания и Исландия. Пиратските им ветроходи хвърляли котва дори в устията на Темза и Елба. Това самоуверено и непонятно нахалство на ислямските пирати по брегoвете на европейските държави станало възможно само поради не-прозирната, интригантска политика на много европейски правителства. Ревнували търговията на другия, сключвали тайни споразумения с пиратите и се разкъсвали помежду си в дълготрайни войни. Мълчаливо плащали данък на мавритански пирати, за да грабят търговския противник и да щадят корабите на собствената им нация. И само когато вероломните морски разбойници не се придържали към споразуменията и късали жизнения нерв на националната търговия, съответно засегнатата държава повеждала изолирани акции срещу варварите.
По този начин, след няколко преходни и по-незначителни удара, една английска ескадра се появила в 1655 година пред град Тунис и потопила всички кораби, намиращи се в пристанището и на рейда. След това ескадрата отплавала за Алжир и измъкнала от занданите всички затворени там британци. В 1661 година прочутият холандски адмирал де Руйтер повел срещу варварите наказателна експедиция и освободил много християнски роби. Френска флотска ескадра изстреляла в 1683 година 6000 топовни гюллета върху града Алжир и го превърнала в развалини. Четири години по-късно французите отново бомбардирали Алжир. За това събитие известява подробно съставената по онова време „Хроника за най-забележителните истории от лето 1687-мо" под наслов „Бомбардиране на Алжир":
„Понеже морските разбойници от Алжир нямаха ни най-малък страх от краля на Франция и много пъти причиняваха на страната и людете му всякаква горест и зловреда, то натам бе послан маршал д'Естре с една голяма ескадра и осемнадесет хиляди бомби, та още веднъж да бомбардира нечестивия град, и

той наистина пристигна там на 18 юни. Варварите бяха изпокрили всичките свои кораби към Тетуан, а пък по цялата каменна стена и по брега бяха насадили повече от 100 тежки топа, не искаха да чуят за никакво съглашение, градът беше целият пълен с опълчение и по полето лежаха също повече от двайсет хиляди войници, та да отблъснат нападението на французите. Жени и деца бяха отведени на половин миля из полето и градините. Топовна стрелба гърмеше до небето, ала генералът на Алжир Месаморто натъпка французкия консул и много други французи в най-големите мортири и ги изстреля срещу врага, та да види как късове от тези злощастни люде се люшкат по морето. И тогава маршал д'Естре накара да убият шестима знатни турци, да ги вържат на дъски и да ги тикат към пристанището, ала с това не постигна нищо. Разбойниците се криеха из постройките, някои от тях бяха наистина срутени, обаче французите далеч не постигнаха своята цел и не след дълго време надуха ветрилата и си тръгнаха."

Военните наказателни експедиции срещу главните пиратски леговища по североафриканските брегове били изключение, като правило останал данъкът, с който европейските правителства си откупвали благоразположението на пиратските бейове. За тая цел се сключвали официални държавни договори, в които се определяли видът и размерът на платата. Данъкът се състоял най-вече от кораби, оръжейни запаси и морски съоръжения. С тях пиратите още по-успешно и по-широко разгъвали своите грабителски набези. За тях било въпрос на тактика да скъсват съществуващите договори, за да могат в нови преговори да спазарят още по-висок данък. В тая недостойна игра участвували всички заинтересувани в мореплаването държави от Европа: Англия, Франция, Холандия, Швеция, Австрия, Испания, Португалия, а по-късно дори и Съединените американски щати. Германският кайзер също предприел несмели опити да се пазари с бейовете, ала крайбрежните немски държавици и ханзейските градове предпочитали да преговарят директно с пиратите. Ако данъкът не бъдел платен до последния грош, не само корабите на тия страни се превръщали в плячка, консулът им също бивал поставян в окови и запращан на принудителна работа на галерите. Арогантността на бейовете отивала толкова далече, че представителите на покорилите се с унизителния данък държави, дори на Англия и Франция, при влизането си в приемната зала на сарая трябвало да се промъкват под един дървен парапет, та да бъдат принудени да се поклонят ниско доземи на бея. Тази своеобразна форма на насилствена почит била заимствувана от китайците. Не липсвали и куриози: при една подобна церемония, казват, че на датския посланик хрумнала сполучливата идея да се провре под парапета със задника напред.

Чак в 1799 година новообразуваните Съединени щати на Америка трябвало да изсипят като данък петдесет хиляди долара, двадесет и осем оръдия, десет хиляди топовни гюллета с полагащия се барут, кораби и корабни съоръжения. С очевидно удивление консулът на САЩ в Тунис запитал в 1800 година своето правителство: „... Наистина ли е за вярване, че седем крале в Европа, две републики и един цял континент са задължени да плащат данък на този високопоставен дивак, чиято цяла флота не се равнява на два линейни кораба?"

Сега човек дори не може да си представи унижението, което още същата година трябвало да преглътне правителството на Съединените щати от алжирския бей. Когато американският военен кораб „Джордж Уошингтън" донесъл на бея годишния данък, този поискал същия кораб под турски флаг да отнесе в Истанбул на султана дела, който му се приспада. С одобрението на своето правителство капитанът на „Джордж Уошингтън" действително изпълнил това срамно искане. Произшествието дотолкова възмутило американците, че Конгресът решил незабавно да се построи подходяща бойна флота за наказване на североафриканските морски разбойници. Когато новината се разчула и в Северна Африка, алжирският бей обявил, че е готов да не напада повече американски кораби, ако получи като дар една комплектно екипирана и въоръжена фрегата. Не закъснели и другите му събратя. За обещанието да не ограбва американски кораби туниският бей поискал 40 топа и 10 000 пушки. Подобни претенции поставил и султанът на Мароко. А пък властелинът на Триполи направо обявил на Съединените щати през май 1801 година война и наредил да смъкнат американския флаг от консулството и да насекат с брадви флаговия пилон.

Сега вече САЩ изпратили бойните си кораби, които две години наред държали бреговете под строг контрол, и на края принудили бейовете да капитулират. Но щом линейните кораби изчезнали от Средиземно море, пиратите с удвоена ярост се нахвърлили отново върху американските ветроходи.

Нападенията върху кораби под европейски флаг не спрели никога напълно, та дори Виенският конгрес се занимавал с морския грабеж край североафриканския бряг. Обединена англо-холандска флота бомбардирала в продължение на двадесет и четири часа непрекъснато града и пристанището Алжир и принудила бея публично да се откаже от пиратство и залавяне на роби. Оттам насетне бейовете наистина изпитвали известен респект пред по-силните морски страни, но още по-дръзко грабели корабите на останалите държави. В 1830 година френското правителство приело пиратството като предлог, за да окупира Алжир, а по-късно и Тунис, и да ги присъедини като колонии към френската държава. След италианско-турската война от 1912 година Триполи се паднал на Италия, а в същата година Мароко било поделено между Испания и Франция.

Сред крайбрежните немски държавици задължени да плащат данък били Хановер, Прусия, Бремен, Любек и Хамбург. В края на XIX век историкът Ернст Бааш събрал запазените още в Хамбург документи за преговорите, водени от Хамбургския сенат с алжирския бей. Според тях за посредник бил избран хамбургският търговец Якоб Говертс, който дълго време живял в Марсилия. Контактите с алжирския владетел осъществявал френският консул в Алжир, който за това получил сумата 3000 талера. Разни приближени и членове на алжирския режим получили от три до четири хиляди талера. Говертс, който в 1749 година отпътувал за Алжир, имал право — според дадените му директиви — да раздаде за подкупи до 30 000 талера. Той употребил почти две години, за да спазари един проектодоговор, приемлив за Хамбург.

Като данък беят на Алжир поискал оръжия, муниции и корабни съоръжения. Когато естеството на откупа породило колебания, Хамбургският сенат решил: „Никой ни най-малко не може да обвинява града за една такава доставка, защото негови предшественици за същото са Холандия, Швеция и Дания."
Договорът бил подписан на 28 февруари 1751 г. и ратифициран от Хамбург още на 5 април. Еднократно и годишноплатимите налози се съдържали в една тайна клауза, докато явният текст изброявал само концесиите за хамбургчани. Тайната клауза е също запазена, в първата си част тя споменава „даровете" за бея:
50 железни топа от 12—18 фунта с лафети
4 мортири от 100—150 фунта с лафети
4000 бомби от 100 и 150 фунта
1000 квинтала барут
8000 топовни гюллета от 12—18 фунта
50 корабни мачти, дълги 45—50 фута
10 кабелни въжета с дължина по 125 разтега
30 по-тънки въжета със същата дължина
500 квинтала тънко корабно въже
по 1000 дъбови и борови талпи, освен това скъпоценни камъни, накити и други
Ежегодните доставки обхващали:
300 квинтала барут
300 квинтала олово
500 квинтала тънко корабно въже
100 греди
100 броя корабни ветрила
10 мачти
10 котвени въжета
25 броя по-тънки корабни въжета
3000 топов ни гюллета от 3—8 фунта.
За бея и неговия двор хамбургчани купили от Париж диамантени пръстени, златни табакери, златни музикални часовници и холандско ленено платно. Двата кораба, които отнесли всичко това в Алжир, били „Детелина" и „Европа". Хамбургският сенат преговарял и със султана на Мароко, така че за известно време мароканските пирати оставили на мира хамбургските търговци. В хамбургската хроника звучи и мъничко злорадство, когато споменава, че Бремен и Любек останали изключени от договора, макар че трите града се стремили да подпишат такъв договор с Мароко съвместно.
При нападение на ислямски пирати върху християнски търговски ветроход той обикновено бивал абордиран с превъзхождащи сили. В разразилия се ръкопашен бой за нападнатите оставала само една алтернатива: или да загинат в битката, или своевременно да се предадат. Макар последното да означавало завинаги плен и робство, мнозина моряци го предпочитали пред смъртта. За откупуване на тези моряци от робство през 1622 година основали в Хамбург „Каса на осемте реала". Името си тя получила от кастилската монета „Песо де а

очо", песо от осем реала, в каквито се плащал откупът за пленниците. В предисловието на учредителната грамота се казва:
„От много години, дано бог чуе жалбите ни, турските и мавритански пирати станаха тъй могъщи, че нападат и пленяват много наши граждани не само в протока на Гибралтар и в Средиземно море, но и в Испанско море и тутакси ги продават във Варварията в нечовешко робство. За жалост се боим, че те не ще се откажат от това, а ще продължат насилствените си злодеяния и в бъдеще."
С течение на времето се оформили твърди размери на откупите. За капитан се заплащали 7000 до 8000 златни марки, за щурман 3000 до 4000 златни марки, по-ниските рангове и матросите стрували 2400 златни марки. Поменатият вече историк Ернст Бааш намерил и квитанцията за освобождаване на попадналия в робство щурман Клаус Петерсен. За него „касата" платила на алжирския бей 1200 пиастра откуп и 120 пиастра мито, за кафеджията на бея 15 пиастра, за сваляне на веригите 17 пиастра, за главния писар 8 пиастра, за вратаря 7 пиастра и тъй нататък и тъй нататък, всичко на всичко 1438 пиастра или 3123 златни марки.
Белите посредници също забогатели от този гешефт. Всички пленници на варварите бивали най-напред откарвани в подземни зандани, наречени „баньос". Тук проверявали възможността за освобождаването им срещу откуп. Пленници, за които изобщо не се откривала такава възможност, били отвеждани на робските тържища, ако не ги око-вавали веднага на греблата като гребци в някоя галера.
Когато хамбургското адмиралтейство разполагало вече с парите за откупи, това съвсем не означавало, че градът Хамбург пълнел „касата на робите". Отначало предоставили тази задача изключително на църквата. Известни били „молещите фигури на робската каса". Те били ръчно изрязани, пъстро боядисани дървени фигурки, 20 до 25 сантиметра високи, представляващи оковани в робски вериги, смирено молещи за помощ моряци. Веднаж на три месеца поставяли тези фигурки, наричани от народа „монета от осем", до дискоса за подаяния в градските църкви, за да подпомагат „робската милостиня".
В реда на откупването имало принцип: пръв трябвало да бъде откупен онзи, който най-дълго се намирал в робски вериги. Но не бивало да откупват страхливци. И затова изисквали да се документира поведението на всекиго по време на отбраната срещу врага. От откупване се изключвал онзи, който „доказано не се е защищавал, нито е искал да се сражава и действително да помогне на кораба".
В останалите европейски държави също имало подобни институции като „касата на робите". За всички внасяни в Англия стоки се плащала твърда свръхтакса, с тези пари се откупвали от робство английски моряци. Събирали пари и за жените на пленниците. На тая цел служело и едно решение на Долната камара, закъснелите за богослужение в църквите да се облагат с „грешни пари". И все пак дори и с тези пари злоупотребили. Голяма част от събраните в Англия средства за откупване на заробени моряци съвсем не били употребени за тази цел, а изразходвани за снабдяването на военния флот. И за почти всички заинтересувани европейски правителства може твърдо да се каже,

че тяхната вредна политика се заплащала със смъртта и с робската неволя на стотици хиляди моряци. Жертвите обаче предоставяли на милосърдието на обикновените хора.

Похищение на хора по африканския бряг
XXV

Икономическите корени на търговията с роби в началото на шестнадесетото столетие се крият в огромната нужда от евтина работна сила за новооткритите страни на Америка. Европейците и американците не били първите, нито единствените, които карали роби от Африка. Още египетските флоти, които плавали към Пунт, отвличали негри от селата по южния край на Червено море. От VIII столетие арабите основавали поселища по бреговете на Източна Африка, където товарели на кораби роби за Египет, Персия и Индия. До XIX век съществувал каналът, по който прекарвали роби от Занзибар до султаната Оман.

Прелюдията към търговията с хора от западноафриканското крайбрежие, която траяла над четири столетия, сътворили португалците. Когато Колумб изпратил на своите „най-християнски величества" в Испания индианци-роби вместо очакваното злато, той само следвал примера на капитан Тристао Нунес, който от една експедиция през 1443 година по брега на Западна Африка донесъл четиринадесет млади африканци в дар на своя патрон принц Енрике Португалски. Като последица от тази случка било основано малко по-късно „Дружество за поощряване вноса на роби" с немаловажното участие на принца в основния капитал и в печалбите и с набожното пожелание на негово височество „тази твърде желателна търговия да се извършва с толкова хуманност, колкото е възможно тя да се съгласува с успеха". Кръгло 1000 черни роби били разпродавани всяка година на пазара в Лисабон и изпращани на работа в имения край града. След откриването на Бразилия от португалците крал Алфонсо V се обърнал към папата с молба да санкционира вноса на негри в Новите земи. Папата се съгласил и вместо 1000 сега 12 000 негри се продавали годишно на лисабонското тържище. Негърски транспорти поели и към испанските колонии. Понеже църквата се страхувала за душеспасението на току-що обърнатите в християнство индианци, търговията с роби била разрешена с папски едикт от 1501 година, но с ограничението, че за Америка може да се карат само негри, родени в християнски дом. Само след кратко време и това ограничение било вдигнато под предлог, че „покръстени арапи могат да съдействуват за обръщането на индианците-езичници в истинската вяра на Христа".

За внос на роби в испанските колонии кралят сам раздавал пълномощия. След португалците, които първи доставили „черната стока", такава привилегия добили в 1516 година нидерландците. Година по-късно част от монопола за срок от осем години получил великият церемониалмайстор на испанския кралски дом. След него „асиенте де негрос", кралското разрешение за търговия с негри, преминало срещу скромната сума от 25 000 дуката в ръцете на

генуезки търговци с правото да карат годишно по 4000 черни на западноиндийските острови. Прочутата фирма на Велзер в Аугсбург също придобила дялове в тази търговия.
И Англия не останала дълго време настрана от този тлъст гешефт. Капитан Томас Уиндхем бил първият британски моряк, който проникнал до гвинейския бряг. Когато се върнал в 1533 година у дома, той още не носел на борда си негърски роби, но толкова злато и слонова кост, че скоро спечелил подражатели в Англия. Само година по-късно капитан Джон Лок докарал на британския остров, наред с палмовото масло и слоновата кост, първите петима негри. Но решителната разруха в испанския и португалски монопол на търговията с роби донесъл само след няколко години Хоукинз. В 1588 година, след като британската флота разгромила „непобедимата испанска армада", кралица Елизабет дала на група търговци монопола за търговия между английските владения в Африка и Западна Индия, включително и за търговията с роби. Тогава била образувана и „African company of Merchant Adventurers ", Африканска търговска компания.
Когато реставрацията довела Чарлз II на трона, в Англия основали новото и недостъпно за простосмъртни „Английско кралско търговско дружество за превоз и търговия с Африка". Начело на акционерите стоял йоркският херцог, братът на краля. Предприятието доставяло на английските плантатори по 3000 роби-негри годишно.
Йоркският херцог успял да се споразумее и с испанския кралски дом. Новото кралско дружество „Роял Асиенто Къмпани", съставено от испански и британски благородници, продало в Западна Индия през следващите 20 години около 160 000 роби. Процъфтяващият гешефт бил прекъснат само за няколко години, когато холандският адмирал де Руйтер отнел на дружеството през 1664 година африканските му фортове, пленил и потопил много от неговите кораби.
В 1672 година дружеството било основано отново и в джобовете на кралете и на привилегированото дворянство пак потекло злато. Фабриките работели на крайни обороти, за да задоволят крещящата нужда от евтини дрънкулки за размяна.
Умножаващата се буржоазия в Англия извоювала в 1689 година отмяна на монопола на „Роял Асиенто Къмпани", та сама да се присъедини на трапезата край тлъстия кокал. Когато в 1702 година Англия се намесила във войната за испанското наследство, кралят на Испания отстъпил търговията с роби за колониите си в Америка на Френската гвинейска компания. След подписването на мира от 1713 година английското правителство издействувало от испанската корона един нов договор, който съгласувал вноса на 4800 негри-роби годишно за срок от 30 години, и то изключително с английски кораби. За своя подпис под договора кралят на Испания получил веднага в брой двеста хиляди крони аванс срещу митото, което определили: по тридесет и три и половина крони на негърска глава. Това отново осигурило на англичаните надмощие в търговията с „черното злато".
Една официална английска статистика от онова време определя кръгло на 100 000 числото на робите, пренесени само през 1768 година от Африка за Западна

Индия и Южна Америка. Английски кораби транспортирали 60 000 от тях, 23 000 пътували на кораби под френски флаг, остатъкът се разделял между португалски, холандски, датски и няколко случайни кораби от други националности.
Към края на XVIII век в гешефта се намесили американците, докато след революцията французите почти изцяло отпаднали. При един почти постоянен брой на похищаваните годишно африканци от 100 000 на британските кораби се падали 55 000, на португалските — 25 000, на американските — 15 000 и на всички останали — 5000.
Ливърпул, който наред с Лондон и Бристол имал разрешение да урежда всички документи и формалности за търговията с роби, през втората половина на XVIII век изпращал годишно повече от сто кораба за роби. Само от януари 1806 г. до 30 април 1807 г., когато търговията с роби била окончателно забранена в Англия, те били 185 и според бордовите документи имали право да натоварят 49 213 роби. Ала сигурно те вземали от африканския бряг повече. Британският търговец, също както колегите си от другите страни, не виждал нищо непочтено в тази търговия с хора. Не само защото преди с този гешефт се занимавали крале и благородници, но и църквата била дала своята благословия. Тома Аквински, църковен правник от XIII век, канонизиран по-късно за светец, застъпвал гледището: „Робството е последица от първородния грях, то е необходимо и също тъй справедливо като частната собственост." Дълго време в очите на църквата негрите и индианците били животни, чак до 1537 година, когато в една своя була папа Павел Ш обявил жителите на Америка за истински хора, „които са способни да възприемат католическата вяра и светите тайнства".
Общият брой на африканците, похитени, пленени и продадени в задморски земи, се оценява между 30 и 50 милиона. Търговията с тях представлява значителна съставна част от първоначалното натрупване на капитала.
Корабите на европейските страни, натоварени с евтини стоки, плавали до Гвинейския залив. Там пускали котва на рейда или навлизали в речните устия, където търговците отправяли потока на робите-негри. После пълни догоре с „черната стока", тръгвали към Западна Индия и Бразилия. След продажбата на робите товарели обратно за Европа благородни метали, кафе, захар и подправки. По трафика в триъгълника Европа—Африка—Америка корабите плавали винаги с пълен товар и носели колосални печалби.
За похищението на хора европейците изнамерили прости, но ефикасни методи. Под закрилата на корабните оръдия група въоръжени хора претърсвала брега и отвличала всички черни, които изглеждали подходящи за роби. По-късно корабните екипажи предприемали масирани нападения и с един удар вземали в плен жителите на цели села. Туземни царчета и главатари участвували в играта на белите. Владетелите на Судан доставяли роби на западноафриканския бряг, като ги отвличали от Източна Африка. Главатари отваряли войни помежду си или против племена, които си живеели мирно и се занимавали със земеделие и скотовъдство, само за да си набавят пленници и да ги продават като роби на

белите. Изследователи на Африка твърдят, че за един жив пленник били съсичани най-малко двама или трима.
Белите търговци сключвали споразумения с главатарите, които им поставяли на разположение войници, за да поробват техните собствени поданици. Други заставяли тревожните барабани и там-тами да млъкнат, когато белите приближавали и се готвели за нападение.
Търговията с хора се простирала отначало по западното африканско крайбрежие от Сенегал през Златния бряг*, речните устия на Нигер и Конго до

* Златният бряг —предишното наименование на територията на днешна Гана. Б.ред.

Ангола. Още от времето на принц Енрике всичко това било португалско владение. Когато започнала търговията с роби, французи се заселили на остров Горе пред сенегалския бряг, след това по Златния бряг се закрепили холандци, малко по-нататък към Нигер се установили англичани, а на края довтасали датчани и бранденбургци. В подчинените си райони колониалните сили изграждали укрепени поселища с военни гарнизони. Тези поселища се обслужвали от бели или черни „фактори", т. е. агенти, които поддържали връзката с вътрешността на страната и плетели мрежата към племенните главатари, за да купуват „черната слонова кост". Оттам произхожда и названието „фактория" на търговско поселище по западното крайбрежие на Африка.
За покупката на роби белите търговци предлагали широк асортимент от евтини стоки: шарени памучни кърпи, кюлчета желязо, ножове и брадви, въдици, игли, стъклени украшения, огледала, пръстени и гривни.
Ала скоро кралчетата, главатарите и племенните вождове, чието благоволение решавало в края на краищата успеха или неуспеха на експедицията, вече не се задоволявали с тези дреболии и дрънкулки. Те искали пушки, муниции и ром — много ром!

Черната слонова кост
XXVI

Както съществувала разлика между каперство и пиратство, така и превозът на роби през океана бил легален и нелегален. Докато търговията с роби се извършвала с кораби под държавен флаг и била поощрявана или санкционирана от колониалните сили, тя се смятала за напълно редовна и законна. Но когато по-късно в 1815 година Виенският конгрес издал всеобща забрана за търговия с роби, тя станала незаконна и се превърнала в контрабанда на хора. Нелегалното плаване било поставено наравно с пиратството и се наказвало в повечето държави със смърт. Докато за времето на легалното плаване има безброй документи, статистики и доклади на търговци на роби и на корабни капитани, сведения за нелегалните робски транспорти могат да се намерят почти само в съдебните преписки. За днешните понятия корабите, които пренасяли роби, били твърде малки, предимно двумач-тови с дължина 25 до 30 метра и ширина

6 до 7 метра. Изходните им пристанища били Лондон, Бристол и Ливърпул в Англия, Нант, Хавър, Марсилия и Бордо във Франция, Севиля в Испания, Лисабон в Португалия, и Ротердам в Холандия. Тук във витрините на магазините се излагали предмети и съоръжения, потребни на кораба за „гешефта" с роби. Важен бил преди всичко достатъчният брой бурета за вода, за да се осигури снабдяването на „стоката" по целия път. Към тях се прибавяли преносими железни печки с големи готварски казани и посуда за храната на пленниците. Провизиите били боб, грах, брашно, булгур и ечемичени ядки, понякога и малко ориз, макар че той можел да се купи по-евтино по африканския бряг. Пак там набавяли ямс (сладки тропически картофи) и палмово масло. Към екипировката спадали и следните стоки, изредени в обявата на един търг, състоял се в 1756 година в „Мърчънт Кофи Хауз" в Ливърпул. Между другото там се предлагат: 11 шийни окови, 54 букаи за крака, 22 наръчника, 2 походни окови, 4 дълги синджира за роби.

В обявата не се предлагат бичове, но те положително са били неизменна принадлежност, както и менгеметата, с които сломявали съпротивата на пленените африканци през дългото време на плаването.

Щом хвърлел котва на уреченото място по африканския бряг, корабът се подготвял за посрещането и транспорта на „черната слонова кост", както моряците наричали тогава своя човешки товар. Спускали горните реи и брамстенгите към палубата и на височина 2,5 до 3 метра ги прикрепяли яко в средата на кораба. От двете страни на кораба по височината на релинга закрепяли кръгли греди по същата форма. Върху така сглобената рамка поставяли летви, които образували решетка над цялата горна палуба с отвори, широки около 30 сантиметра, подобно на голям кафез с пролука само до фалрепа. За защита от слънцето настилали покрива на кафеза с рогозки от бамбукови стъбла. Цялата конструкция била покрита, за да се попречи на негрите да скачат през борда.

Щом кафезът бил готов, построявали „барикадата": стена от здрави дървени талпи, която приблизително по средата на кораба преграждала напреки палубата, гдето подслонявали робите. Стената имала само един тесен проход, пред който поставяли топ. Пред очите на негрите го натъпквали с парчета желязо и куршуми дум-дум, за да сплашат разгорещените глави. Тогава корабът бил готов да приеме „черната стока".

Търговията, която за доставката на около 400 африканци траела два-три месеца, можела да начене едва след споразумение с царя или племенния вожд. Обикновено капитанът изпращал своя пръв щурман да извести, че корабът е пристигнал. „Таксата за котва" в края на XVIII век се състояла от кюлчета желязо, бутилки коняк и бренди, други дреболии и непременно 50-литрово буре с ром.

След доста дни чакане главатарят предявявал искането си за почетния дар или „кумие". Преди той да бъде даден, търговец не се показвал, не била възможна никаква сделка. Размерът на „кумието" се пресмятал според броя на робите. За 400 негри корабопритежателят авансирал своя капитан с осем до десет роби за „кумие". Естествено вождът не получавал в дар своите собствени

съотечественици, а понятието „роб" служело само като разменна величина. Един роб струвал шест 25-литрови бурета ром или бренди, или 10 топа платно, или 40 железни кюлчета, или 25 пушки, или 200 фунта барут.
След заплащането на „кумието" главатарят поставял на разположение на кораба един щаб от своята свита, който обичайно обхващал: преводач, тъпанар, за да оповестява началото и края на преговорите, неколцина вестоносци за връзка с търговците и хора, които да поддържат трафика между сушата и кораба и снабдяването с питейна вода и дърва. На всички тях, разбира се, трябвало да се плаща отделно. Общите разноски, преди още да е почнала същинската търговия, възлизали на 400 до 500 лири стерлинги.
Щом между вожда и капитана се уговорели всички подробности по взаимно изгодната сделка, по пътечки през девствения лес или с лодки-еднодръвки започвали скоро да приижат на малки групи пленени африканци, конвоирани от войници и надзиратели, щедро размахващи бича. За придвижването през джунглата те ги приковавали о дълга верига или омотавали с въже в еднодръвката като бали със стока. Преди да ги докарат на оглед, оставяли ги няколко дни на почивка и добра храна. После ги измивали грижливо, мажели ги с палмово масло и изтърквали тялото и косите с барут или сажди. Основната цена на пленен африканец зависела от състоянието на пазара, тоест от търсенето и предлагането, ала се спазарявали за всеки един поотделно. Човекът бил стока, която внимателно се оглеждала и проверявала от капитана или щурмана, понякога дори от специално докаран за тази цел хирург за телесното състояние, особено мускулите и зъбите. И на края проба на белите дробове: карали пленника да крещи високо и продължително. Ако прегледът е протекъл задоволително и са се разбрали за цената, жигосвали пленника с неизличим огнен знак. Поставяли му наръчници, отвеждали го на корабната лодка и оттам на борда.
Не винаги корабите успявали да спазарят на едно място предвиденото число роби. Трябвало да посещават и други места, а това означавало загубено време. Затуй капитаните често изпращали своите щурмани с неколцина матроси и лодка към речните устия и лагуните, за да купуват роби. Тия пътувания често траяли по няколко седмици и никак не били безопасни — от само себе си се разбира, че повечето африканци гледали на белите роботърговци като на свои смъртни врагове. Много екипажи на лодки въпреки огнестрелното им оръжие били избивани от местното население.
През времето, когато корабът лежал на котва, оковавали мъжете по двойки един за друг. Това им отнемало възможността да скочат през борда, понеже с вързани крака те щели да станат лесна плячка на многобройните акули, които постоянно се навъртали близо до кораба. На много ветроходи не им снемали и белезниците от ръцете. Жените и децата най-често оставяли да се движат свободно в преградката им на палубата. За предпазване от епидемии изтърквали добре пленниците с вода и ситен морски пясък, преди да ги качат на борда, и после ги дезинфекцирали със силен оцет. За роботърговеца и кораборитежателя робите представлявали извънредно ценен товар, който трябвало

да се прекара здрав и непокътнат през Атлантика. За всеки продаден роб капитанът, лекарят, офицерите и боцманът получавали премия.
Преди да се отправи на път, капитанът издавал за своя човешки товар — като за всеки друг фрахт — коносамент. Ето оригиналният текст на един такъв документ:
„Натоварени с божията милост и в добро състояние от Джеймс Мер на добрия кораб „Мери Бъроу", чийто капитан, благодарение на бога, за предстоящото плаване е Дейвид Мортън, и който сега лежи на котва при устието на Сенегал и с божията милост има назначение за Джорджия в Южна Каролина, словом: двадесет и четири роби първо качество и шест робини първо качество, маркирани и номерирани по начина, указан на края, за да се доставят в същото добро състояние и със същата телесна сила в гореспоменатото пристанище Джорджия, Южна Каролина — като се изключат опасностите по море и обичайната смъртност — на фирмата Брайтън и Смит или на техните пълномощници; за което получателят или получателите на товара трябва да заплатят пет лири стерлинги на глава при доставката, а също и възнаграждение за добрия транспорт и вноска за аварии според търговския обичай. За удостоверяване на това капитанът на поменатия кораб подписа три коносамента, всички с еднакво съдържание и дата. Щом единият от тях се изпълни, другите са невалидни. А сега нека бог изпрати добрия кораб в сигурност до жадуваното пристанище. Амин! Съставен в Сенегал на 1 февруари от лето 1766-о
Капитан Дейвид Мортън"
Поръката за подобно пътешествие до капитана на един английски кораб за роби и отчетът за хода на това пътешествие са изцяло запазени в главната книга на английската фирма „Томас Лейлънд енд Къмпани."
„Ливърпул, 18 юни 1803 година
Капитан Цезар Лоусън
Многоуважаеми господине!
Тъй като нашият ветроход „Ентърпрайс", чието командуване ви е поверено, е вече готов за път, трябва незабавно да отплавате и колкото е възможно по-бързо да стигнете Бони на брега на Африка. Като приложение ще намерите тук списък на товара, който се намира на борда и който вие трябва да размените в Бони срещу първокачестве-ни негри, слонова кост и палмово масло. Този кораб има законно разрешение за 400 негри и ние ви умоляваме да вземете по възможност на борда само мъже, но във всеки случай колкото е възможно по-малко жени. Защото ние мислим да продадем товара на някое испанско тържище, гдето жени-робини се пласират трудно. При подбора на негрите бъдете много предпазлив, избирайте онези, които са добре сложени и силни. Не купувайте такива над 24 години. Защото е възможно да се наложи да плавате за Ямайка, гдето, както ви е известно, всеки преминал тази възраст се облага с 10 лири мито за внос. През времето, когато робите са на борда, правете им всякакви отстъпки, които са съвместими с вашата собствена сигурност. Ние взехме едно капер-ско писмо против французите и Батавската република, и ако имате щастието да срещнете и завземете някой от техните кораби, изпратете го

тук в това пристанище с един енергичен капитан и с достатъчен брой хора от вашия кораб. Предайте му препис от каперското писмо, но в никакъв случай не нападайте неутрален кораб, защото това ще ни забърка в скъпо струващ процес и може да ни коства високо обезщетение. Значителна част от повереното ви наше имущество не е застраховано и ние настоятелно ви молим да бъдете много бдителен, за да избегнете кръстосвачите на врага, които са многобройни, и трябва ежечасно да бъдете готов да посрещнете нападение от тяхна страна.
Умоляваме ви да поддържате строга дисциплина на борда. Не търпете пиянство нито у офицерите, нито сред екипажа, понеже то със сигурност влачи след себе си нещастие: неподчинение, бунт и огън.
Щом завършите с покупката на робите и вземете на борда достатъчно количество ямс, дърва, вода и всичко друго, необходимо за прекосяването на океана, заминете възможно най-скоро за Барбейдоз и веднага след пристигането се обадете на фирмата „Бертън, Хигинз и Сие". От фирмата в Западна Индия, която продава вашия товар, ще ви бъде изплатена брековата комисиона по 2 лири на всеки 102 лири от брутната продажна цена. И като се приспадне тая сума заедно със заплатата на вашия пръв офицер, заплатата на лекаря, извънредното възнаграждение и премията на глава, вие трябва да приберете вашата комисиона по 4 лири за всеки 104 лири от останалата сума. Вашият пръв офицер господин Кауел трябва получи двама роби, като се спаднат всички такси, които се събират в мястртс на продажбата на товара. Същото трябва да получи лекарят плюс 1 шилинг премия за всеки продаден роб. В случай на вашата смърт първият офицер господин Джеймс Кауел да поеме воденето на кораба. Надяваме се, че ще имате щастливо и успешно плаване и оставаме, господин капитан,
ваши предани Томас Лейлънд и Сие
Пост скриптум. В случай че плените гвинейски кораб с роби на борда, изпратете ги на фирмата „Боугл, Джоп и Сие" в Кингстън, Ямайка."
Заръките били приети от капитана с подпис в главната книга на фирмата:
„Потвърждавам, че получих от фирмата „Т. Лейлънд и Сие" задачите, чийто заверен препис ми се представи, и аз поемам да ги изпълня, както и всички следващи поръчения, като се изключат само опасностите по море, за доказателство на което се подписвам на този ден, 18 юли 1803 година.
Цезар Лоусън."
Главната книга съдържа също така сведения за хода на пътешествието:
„Тримачтов ветроход „Ентърпрайс", първо плаване.
20 юли 1803 г. Потегли от Ливърпул.
26 август. Спря испанския бриг „Сан Агустино", с кап. Хосе Антонио Итуно, на 22°04' северна ширина и 26°14' западна дължина. Пътува от Малага за Веракрус. (Корабът пристигна на 25 октомври в Холихийд)
10 септември
Плененият от французите „Джон" от Ливърпул бе върнат на 04°20' север и 11°10*запад с 261 роби на борда. (На 2 ноември този кораб пристигна в Доминика.)
23 септември

„Ентърпрайс" пристига в Бони.
25 ноември
„Ентърпрайс" отплава с товар слонова кост и 418 роби на борда за Западна Индия. 6 декември
„Сан Агустино" отплава от Ливърпул. 19 януари 1804 г.
„Ентърпрайс" пристига в Хавана и доставя на фирмата Хоакин Перес де Уриа 412 роби: 194 мъже, 32 младежи, 66 момчета, 42 жени, 36 девойки, 42 момичета. 19 умрели, едно момиче, страдащо от припадъци, не можа да бъде продадено. 28 март „Ентърпрайс" отплава от Хавана.
26 април
„Ентърпрайс" пристига в Ливърпул.
Главната книга на фирмата показва, че след приспадане на разходите за екипиране на кораба и стоки за размяна в размер на 17 045 лири, 2 шилинга и 5 пенса, както и на всички други разноски, включително амортизации, заплати на екипажа, провизии, мита, премии и комисионни, от цялото пътешествие е добита чиста печалба от 24 430 лири, 8 шилинга и 11 пенса, и то само за девет месеца.

Йоахим Нетелбек, пруски патриот и роботърговец
XXVII

Известният пруски патриот Йоахим Нетелбек (1738—1824) е плавал по море много години, между което и на холандски кораби за роби. В своята книга „Един мъж" с подзаглавие „Чудноватата биография на мореплавателя и честния гражданин Йоахим Нетелбек, разказана от самия него" той картинно описва едно пътешествие.
„... и се споразумях с фирмата да постъпя като старши щурман на един съвсем нов кораб на име „Кристина" с капитан Ян Хармел на плаване за брега на Гвинея... Преди да продължа своето животоописание и да се върна към малките приключения, с които се сблъсках на африканския бряг, нека благосклонният читател ме извини за начина на живот, който поех оттогаз нататък. Как, ще си каже може би той сам на себе си, Нетелбек е станал роботърговец? Как се е помирило неговото честно померанско сърце с този срамен занаят? — Тъкмо там е работата, че по онова време този занаят далеч не беше срамен и не се ползваше с такава лоша слава, както днес, когато особено в Англия на търговията с роби се приписва (и не съвсем без право) прозвището „позорно петно на човечеството" и за нея се говори в парламентите и когато тя поради настойчивата врява или е съвсем изчезнала, или се практикува с благотворни ограничения, но и старият Нетелбек сигурно не е последният, който изпитва сърдечна радост от нея. Ала преди петдесет години тази грозна търговия с хора се смяташе за професия като всички други, без да се рови много човек дали е законна или не. Който се посветеше на тая търговия, очакваше го сурова и тежка служба, но и сносна печалба. С нея не бе непременно свързана варварска жестокост спрямо купения човешки товар и такава се срещаше само в отделни случаи; аз от своя страна никога не съм попадал в такова положение... И тъй,

ние продължавахме нашето пътешествие, съгледахме Мадейра и Тенерифе, преминахме островите Зелени нос и на 24 декември съзряхме брега на Гвинея при четири градуса и десет минути северна ширина, излязохме отначало към Сиера Леоне и накрай на 4 януари 1772 г. хвърлихме котва пред нос Месурадо.
За да се разберат по-добре следващите редове, ще бъде необходимо да добавя няколко слова за начина, по който се вършеше тогаз от холандците тази негърска търговия.
Понеже тук людете се смятат за стока, за да ги разменишсрещу произведения на европейските изкусни занаяти, най-главното е да се изберат такива неща, които ще бъдат от най-незаменима нужда или ще представляват лукс за черните. Пушки от всякакъв вид и барут в малки буренца от осем до тридесет и два фунта заемат тук първото място. Почти също толкова желан беше тютюнът, нарязан или на листа, наедно с пръстени лули и коняк. Басми от всички сортове и бои на парчета по двадесет и един лакътя, както и басмени или ленени и копринени кърпи, свързани заедно от шест до дванадесет. Не биваше да липсва добър запас от ленени парчета три лакътя дълги и наполови-ната широки, които се носят тук като престилки. Остатъка от товара изпълваха дребни шевни артикули, малки огледалца, ножове от вся-какъ вид, пъстри корали, шевни игли и конци, фаянс, кремъци, рибарски въдици и тям подобни.
Веднъж свикнали да получават от европейците тия разнообразни неща, африканците от крайбрежието, пък и дълбоко от вътрешността на страната не могат и не искат да се лишават от тях и затова непрекъснато мислят как да се снабдят и какво могат да дадат в замяна. И цялата страна е всякога разделена на партии, които са постоянно на нож, и когото пленят, продават го тутакси или на черния роботърго-вец, или го карат направо на европейския кораб за роби. Често дори когато такава военна плячка им липсва, а те се нуждаят от нови запаси стока, главатарите им, които упражняват деспотическа власт над своите поданици, грабват онези, които не са им толкова нужни, а се случва и баща да мъкне за продан на пазара за роби детето си, мъжът жена си и брат брата си. Лесно може да се проумее, че при такива гра-бителски походи не липсва жестокост от всякакъв род и че всички тези страни се намират в най-окаяно състояние. Ала също тъй трудно може да се отрече, че причината за цялата тази окаяност произхожда от европейците, които чрез своето ревностно търчене подир човешката стока са я подклаждали и поддържали.
Техните кораби, екипирани специално за тая цел, обикновено кръстосват надлъж по целия бряг на Гвинея и се държат винаги на около половин миля или малко повече от сушата. Щом ги зърнат негри, които имат за продан роби или слонски бивни, запалват на брега огън, та с издигащия се дим да дадат на кораба знак да хвърли котва; по същото време те се хвърлят в своите канута и идват на борда да позяпат изложените за мостра стоки. Преди да се отдалечат, те обещават, че пак ще дойдат с богат запас от роби и слонски бивни, ала твърде често не могат или не искат да удържат на думата си. Но обикновено пак идат със стоката си на следното утро, то е най-удобното време на деня за такава търговия. Защото всяка нощ там духа вятър откъм сушата, а щом пукне зората, утихва и до обед морето е спокойно. Сетне пак се надига вятър откъм

морето, прибоят се разбива вихрено и необуздано в пясъците на брега и малките канута на черните не могат да пробият към морето. Лодката с робите за продан обикновено се придружава още от половин дузина други, натъпкани с множество хора, и всичките имаха дял в нещастната стока. Само че на борда пущаха осмина или най-много десетина от цялата тая тълпа, докато останалите се тълпяха в своите канута около кораба и вдигаха врява до бога.

Сетне вдигаха на борда и пленниците, за да ги разгледаме по-отблизо. Лактите на мъжете бяха тъй здраво завързани на гърба, та често по ръцете и хълбоците им се стичаше кръв и гной. Развързваха ги чак горе на кораба, за да може корабният лекар да ги прегледа основно, дали не са осакатени и освен това имат ли здрави мускули и дали са напълно здрави. И едва сега се отваряха същинските преговори, но не преди да се раздадат обилно на всички — на продавачите на палубата и на другарите им в канутата — тютюн и лули, за да бъдат весели и в добро разположение, а и да бъдат по-лесно измамени.

Пресмятахме европейските разменни стоки по най-високата им покупна цена у нас и винаги с една прибавка от двадесет и пет процента и по тази тарифа един напълно здрав и свестен мъжки роб струваше около сто холандски гулдена, момче на дванадесет години и повече се плащаше с шестдесет до седемдесет гулдена, приблизително на същата цена се купуваше и жена-робиня. Но ако тя още не беше раждала и гърдите й бяха по младежки твърди и гъвкави (а природата не е пренебрегнала негърките в това отношение), то нейната цена се покачваше според обстоятелствата до сто и двадесет или сто и четиридесет гулдена. Продавачите показваха парче по парче вещите, които им допадаха измежду изложените стоки, а пък холандецът-купувач усърдно се справяше със своя ценоразпис, та да не прехвърли според приетата тарифа деветдесет гулдена, като пресмяташе и почерпката с ракия, тютюн и лули. И щом откажеше да донади нещо повече или подхвърляше още някой къс басма, то разликата до поисканата за роба цена се изравняваше с дреболии и на края с един подарък от ножове, малки огледалца и корали. Едва ли има нужда да се споменава колко спорове, проклятия и врява се вдигаха до желаното приключване на сделката, понеже този от негрите, който водеше пазарлъка — а понякога те биваха двама или трима, — непрестанно се съвещаваше със своите другари в канутата и им обясняваше, а всички те еднакво живо се интересуваха от хода и успеха на преговорите. И щом най-сетне получеха в замяна своите стоки, те пак се тъпчеха в лодките и весели, в добро разположение на духа и приятно замаяни, със силни викове бързаха към брега.

През време на цялата тази шумна сцена бедният роб, за когото тя се бе разразила, седеше на палубата и с нарастващ страх се оглеждаше в чии нови непознати ръце е попаднал, без да знае каква съдба го очаква. Можеше човек да види как бие сърцето в гърдите на нещастника. Навярно той, като повечето от своите съотечественици, никога преди не бе виждал океана, по който плаваше сега, нито белите и брадати люде, в чиято власт се намираше. Той само твърдо вярваше, че сме го купили, за да се заситим от неговата плът.

Продавачите още не бяха изчезнали от арената на шумната търговия, когато корабният лекар вече даваше на новозакупените роби лекарство за повръщане,

та застиналият в очите им страх да не окаже вредно влияние на тяхното здраве. Ала от само себе си се разбира, че тази процедура можеше да отстрани обхваналия ги безумен ужас също тъй малко, както и поставянето на железни окови по ръцете и краката, които имаха за цел да осуетят още по-сигурно възможността им за бягство, особено на мъжете. И на всичко отгоре ги приковаваха обикновено по двама, като пъхаха и почти занитваха железен болт с дължина на човешко ходило в пръстена, който се намираше в средата на всяка верига.

Ако пощадяваха жените и децата от подобни украшения, запираха ги в здрава клетка отпред на бака, докато мъжете бяха наредени един до друг нагъсто около фока и гротмачтата. Двете групи бяха отделени една от друга със стена от талпи, дебели два цола, за да не могат да се виждат. Ала в тази тясна дупка те прекарваха само нощите, през деня им разрешаваха да излизат на палубата на чист въздух. Как се отнасяхме с тях по време на плаването за Америка ще опиша по-нататък, когато му дойде редът."

За да ускорят покупката на робите, изпращали от кораба лодки покрай брега. За тая работа Нетелбек пише:

„И аз получих такава задача, щом пристигнахме още в първите дни на 1772 година до брега на Гвинея. На края баркасът бе попълнен с екипаж от десет души под моя команда и натоварен с провизии от всякакъв вид, но особено с такива, които не се разваляха бързо в този горещ климат.

Когато в състава на тази експедиция за пръв път стъпих на сушата, там вече стояха готови да ни посрещнат дванадесет или четиринадесет черни и докато аз с десетимата мои придружители шляпах към сухото, срещу нас се изправи предводителят им, направи няколко чудновати скока във въздуха, подаде ми ръка и ми се представи най-сетне с думите: „Амо кинг Сорго, аз съм крал Сорго".

... тогава внезапно се разнесе изстрел и веднага след туй се дигна страхотна врява. Обезпокоен с право, накарах моментално да издърпат от дъното котвата, обърнахме лодката към морето и офейкахме. Едва оставихме зад себе си устието на реката и прибоя, и брегът се изпълни с голям брой черни преследвачи, които пратиха подире ни залп от куршуми и стрели, без да улучат някого от нас...

След няколко дни се намерих пред устието на малка река, наречена Рио де Сао Паоло, където се приближиха към мене с кану двоица негри и ми предложиха да купя двама роби и една „какехобе" по тяхному, а по нашему девойка. Пазели ги в къщи и възнамерявали да се отърват от тях на евтина цена.

Три дни по-късно ние най-сетне стигнахме до нашия отдавна жадуван кораб, който кръстосваше пред нос Ла Хау. Ала това пътешествие, което продължи пет седмици, бе излязло неблагополучно във всяко отношение, понеже ние докарахме само трима роби и пет слонови бивни. В същото това време на кораба им беше провървяло повече."

След завръщането си с лодката Нетелбек поел командуването на друг холандски кораб за роби от Флисинген, чийто капитан заболял тежко.

„В началото на октомври най-после напуснахме африканския бряг, за да се отправим към местоназначението си, най-напред към пазара на роби в Суринам. За да ускорим плаването, поехме първо на юг и преминахме под линията, отвъд която духаха обичайните югоизточни пасати, оттам се отправихме на запад и северозапад, за да достигнем отново линията на североизточния пасат и с него да завършим плаването. Болестите и смъртността, които при по-продължително прекосяване на океана вземат обикновено сред робите широки размери, могат да се избягнат, ако се съкрати пътят. Нашият товар се състоеше от четиристотин двадесет и пет глави, между които се намираха двеста тридесет и шест мъже и сто осемдесет и девет жени, момичета и момчета."

Нататък Нетелбек описва подслона на пленниците на борда: убежището за мъжете било затворено с дървена стена.

„Пред онази стена от талпи разположихме два топа, чиито дула насочихме към клетката на мъжете и в тяхно присъствие ги заредихме с гюллета и картеч, след което дадохме изстрел по близко- и далекостояши предмети, за да видят с очите си и да проумеят тяхното убийствено действие. След туй обаче гюллетата и картечът бяха тайно извадени и наместо тях натъпкахме сачми, та в най-лошия случай да не им коства живота. Защото тези дангалаци струват пари!

Жените и малолетните стояха през деня на палубата отвъд стената и не можеха да виждат мъжете — техни другари по нещастие, ала можеха да ги чуват.

Сутрин около десет часа на всички без изключение се раздава храната: на десетима по една дървена кофа с ечемичен булгур. Мястото, където всяка такава групичка трябва да седне и да се храни, се обозначава точно посредством забит железен гвоздей с широка глава, всичко сяда наоколо, където завърне, покрай съда с булгура, разбъркан със сол, чер пипер и малко палмово масло. Ала никой не посяга нито миг по-рано, преди да се даде знак със силен удар върху една дъска. При всеки удар се вика: „Шукла! Шукла! Шукла!" На третия вик всички отвръщат с едно пронизително „Ура!" и чак тогава първият взема една шепа от кофата, след него втория и останалите по уречения ред.

Отначало всичко върви мирно и тихо. Наближи ли обаче дъното на кофата и щом последните видят, че техният ред няма пак да дойде, настъпва крамола и раздор. Всеки търси да измъкне храната от ръцете и почти от устата на съседа си. И понеже тази сцена всякога и при всяка група настъпва почти в един и същ момент, човек може да си представи какъв шум и спектакъл се възцаряват тогава на кораба, а бичът става последният и най-ефикасен умиротворител. Така възстановената тишина се използва да им напълнят освободената кофа с морска вода, та да си измият устата, гърдите и ръцете. За избърсване им се дава един край разсукано корабно въже, след което се изтеглят по двойки до бурето с прясна вода, гдето един матрос подава всекиму съд, събиращ около половин кварт, за да утоли жаждата си.

След завършилия по този начин обед палубата се залива с морска вода, строяват цялата дружина на редици, клекнали долу гъсто един до друг, всеки получава в ръка по една холандска тухла и почват в такт отпред назад да търкат палубата. При това всички трябва да се обръщат едновременно, ту напред, ту

обратно, а над главите им и върху палубата непрекъснато се излива морска вода. Това твърде напрегнато упражнение трае около два часа и има само за цел да им създаде занимание и движение и да ги поддържа здрави.
После всички трябва да се съберат на куп и върху тях се изливат силни потоци вода, за да ги освежи и охлади. Това им доставя истинска радост и те крещят от удоволствие. Ала още по-благоприятно им действува следната операция: на палубата се поставят няколко кофи, пълни до половината с прясна вода, в която се разбърква по малко лимонов сок, ракия и палмово масло. С нея те мият и разтъркват цялото си тяло, защото иначе солената вода втвърдява кожата.
За мъжете-роби избират неколцина весели и хитри матроси, които се грижат по-бодро да минава времето и да ги забавляват с всевъзможни игри. На края им раздават тютюневи листа, накъсани на много малки парченца, за да им служат като жетони за игра, те силно разпалват тяхната страст за печалба. За същата цел на жените връчват корали, игли, конци за шев, крайчета от ленти и пъстри парцалчета, и всичко това им се предлага, за да се разсейват и да не ги връхлитат мрачни мисли.
Игрите, лудориите и шумът траят до към три часа следобед, когато пак настъпват приготовленията за втора трапеза, само че вместо ечемичен булгур сега се вари бакла, смачква се на гъста каша и се подправя със сол, чер пипер и палмово масло. Начинът на хранене, миене, избърсване, поене и разтребване остава същият, само че всичко се върши още по-бързо, защото непосредствено след тях забиват там-та-мите за веселия танц. Всички са като наелектризирани, възторг блести във всеки поглед, телата изпадат в движение, екстаз, скокове и бойни пози, сякаш виждаш пред себе си изтървани от лудница. Но жените и девойките се отдават най-страстно на това удоволствие, а за да умножат веселието, скачат дори капитанът, щурманите и матросите заедно с най-лудите от тях — нали черната стока трябва да пристигне до местоназначението си свежа и бодра.
Към пет часа най-сетне веселбата завършва и който е скачал най-много, получава още една глътка вода за разхлаждане. И когато слънцето клони на заник, чува се вик: „Приготвяй се за сън под палубата!" Всички се отделят според пола и възрастта и се натикват в указаните им, напълно разделени помещения под палубата. Отпред вървят двама матроси и отзад един щурман, които внимават да се спазва точно нужният ред, защото пространството е толкова тясно, че те лежат като херинги в консервна кутия. Жегата скоро става непоносима до задушаване, пресен въздух навлиза само от люковете, снабдени с решетка.
Стълба води до един отвор в решетката, тя е широка толкова, че на нея да застанат двама души. Отпред цялата нощ стои на вахта матрос с гол ловджийски нож и пуска навън само по двама, ако ги гони някаква нужда. Върналите се рядко намират своето място така, както са го оставили, и през цялата нощ шумът и кавгите нямат край. А още по-неспокойно е при жените и малките. Често пъти се налага бичът на края да въдвори мир.
Избират се обикновено шест до осем млади негърки с хубави фигури да обслужват каютите. Те спят също там наблизо и се хранят с остатъците от

капитанската трапеза. Облагодетелствувани в сравнение със своите сестри, те не само събират всевъзможни дребни подаръци, като басмени престилки, панделки, корали и други дрънкулки, с които се кичат подобно на маймуни, а матросите шегаджии ги удостояват с почетни имена като „придворни дами" или им прикачат шеговити прякори. Но през деня те с удоволствие се смесват със своите другарки на палубата, гдето веднага около тях се събира възхитен кръг, а те в средата се пъчат от гордост.

Известно е, че всички тези нещастни същества от двата пола идват голи-голенички на борда, и ако сами те не чувствуват никакъв срам, благоприличието изисква (макар че на тези робски кораби то иначе твърде често се нарушава) да им се предложи някаква дреха. Жените и девойките получават и увиват около тялото си памучна престилка, която стига до коленете, а мъжете ленен колан, който е дълъг един лакът и широк осем цола, прекарват го между бедрата, отзад и отпред го прикрепват с канап около кръста.

И ако наистина те са дошли на кораба в същинския смисъл на думата без нищо, след няколко седмици или месеци вече всички имат, особено жените, по един твърде обемист пакет, лична тяхна собственост, който навсякъде мъкнат със себе си. Както човек лесно може да си помисли, цялото това богатство се състои от всевъзможни боклуци, случайно намерени на палубата и скътани: счупени дръжки на лули, употребени късчета хартия, шарени парцалчета, клечки от метла и други подобни дрипи. И всичко това беше грижливо вързано в парцал от риза или от друга износена дреха на някой матрос и съхранявано като най-свидно съкровище.

Често пъти тяхната алчност не се задоволява от онова, което случаят им е подхвърлил, и те се крадат помежду си и тогаз настъпват писъци и жалба подир жалба, сякаш са им отнели всички скъпоценности на света. Дежурният щурман играе ролята на строг съдия, устройва разследване, всеки трябва да представи и развърже на показ своя вързоп, при което съдникът трудно може да запази достойно сериозността си и да не избухне в смях. На края всичко завършва с няколко леки удара с бича по гърба на заловения крадец. Тъй еднообразно минава всеки ден: днешният, утрешният и всички останали до края на досадното пътешествие. Сякаш имаш работа с маймуни и умопобъркани."

Щом корабът пристигнал в Парамарибо и получил свободен пропуск от здравната комисия (шестима негри умрели по време на плаването през Атлантика), наченала продажбата на „черната стока". Нетелбек продължава:

„Главната ни работа тук се състоеше в продажба на черната стока, което искам да обясня с няколко думи. Обикновено капитанът на кораба с пристигането си в колонията изпраща на притежателите на плантации и на надзирателите циркулярно писмо, в което им препоръчва докараните роби и кани купувачите при себе си на борда. Ала преди още те да довтасат, прави се подбор на десет до двадесет глави, най-отбраните от цялата налична робска тълпа, връзват им по една панделка около врата и щом се приближи гост, те трябва да се скрият под палубата и да се спотайват там невидими. Политиката на продавача изисква

да не се избира още от началото най-добрата стока, а най-подир остатъкът от най-мизерното качество да му докара лошо име.
Щом на кораба се съберат повече гости с охота да купят, робите и робините се подреждат в кръг на две отделни групи. Всеки си търси измежду тях онова, което му харесва, и го отделя настрана. Едва тогава започва пазарлъкът за цената на всяка глава. За мъжете тя се движи обикновено от четиристотин до четиристотин и петдесет гулдена. Млади момчета на осем или десет години и отгоре достигат приблизително същата цена. Жената, според външния й вид, отива за двеста до триста гулдена, но ако е млада, пълна и хубава, цената й се качва до осемстотин или хиляда гулдена, а често познавачите плащат и значително повече.
Щом търговията свърши, плащането се урежда или на място в брой, или най-често с полица. Понякога става и замяна срещу колониални произведения. Когато купувачите не отведат веднага купените роби, уславят се капитанът да ги изпрати до указаната плантация с лодка или шалупа.
На края, след като постепенно е излязла на бял свят и най-отбраната стока и е останала само лошата утайка, тя се предлага на открит показ и се продава на търг. В определен ден негрите се свалят на сушата и се закарват на определено място, гдето лекар преглежда поотделно всеки роб, издава удостоверение, че е безупречен или има такъв или онакъв дефект. Сетне почва търгът, купувачите наддават, и тъй докато и последният замине.
Този път щастието ни в търговията беше мизерно, не можеше и да бъде другояче, понеже малко преди нас тук дошли един след друг два кораба с роби и залели пазара. Горчивият опит от първите четиринадесет дни ни убеди в необходимостта да потърсим по-благоприятно място и изборът ни падна на съседната холандска колония Бербис.
В Бербис, където пристигнахме в последния ден на януари, намерихме за жалост същия лош пазар, там вече лежаха на котва още два кораба с роби. Стояхме само три дни и се упътихме към Сент-Йостас, достигнахме този остров в средата на февруари и имахме късмет да срещнем тук испански купувачи от владенията на Терра Фирма (континента), на които за три дни и на добра цена разпродадохме целия наш товар."
Причината да няма роботърговски кораби под немски флаг не се крие в самите немци и в техния морал, а в политическото положение, в което се е намирала немската нация.

Опасен товар — контрабанда на роби и отвлечени кули*
XXVIII

* Кули — нископлатени работници в Индия, Китай и в колониалните страни. Б. ред.

Към края на XVIII столетие се умножили в Европа и Америка гласовете против робството. В годините на Френската революция френските корабопритежатели били почти напълно изключени от търговията с роби. Долната камара в Англия решила в 1792 година да се забрани от 1795 година тази търговия. Но в

Камарата на лордовете законът бил отхвърлен, понеже много нейни членове сами изкарвали тлъсти доходи от продажбата на роби. Скоро след това обаче могъщата Източноиндийска компания — по понятни причини и в защита на своите делови интереси — се обявила за забраната. Поставял се въпросът, кой да владее английския пазар: източноиндийската или западноиндийската захар, памукът, бран от индуси или от американските роби-негри. Решението било взето на 5 и 6 февруари 1807 г. Двете камари приели закон против търговията с роби, който от 1 май 1807 г. забранявал на кораби под британски флаг да транспортират роби.

В отговор на това корабопритежателите зачеркнали своите кораби от английския корабен регистър и под името на привидна фирма ги вписали в регистрите на Испания и Португалия. Гешефтът продължавал както досега. Правителството предприело контрамерки и година по-късно запретило във всички английски колонии да се стоварват роби, безразлично с чии кораби. С това търговията с роби в границите на Британската империя била поставена извън закона и започнало времето на контрабандата. Броят на робите-негри отначало се покачил вместо да спадне. Ала този път британското правителство било сериозно решено да се справи с този бизнес. В 1811 година търговията с роби във всички британски колонии била обявена за тежко престъпление и подлежала на наказание със затвор, а малко по-късно дори със смърт чрез обесване. Англия се опитала да спечели и Испания за подобни мерки и предложила на испанското правителство като обезщетение сумата 850 000 лири стерлинги и допълнително един заем от десет милиона долара. Испанското правителство отказало.

Виенският конгрес също приел в 1815 година една декларация против търговията с роби, но другите правителства — освен британското — реагирали твърде колебливо и бавно. Френските корабопритежатели току-що пак навлизали с пълни ветрила в гешефта, сякаш искали да наваксат изгубеното. Под натиска на британското правителство Франция наистина в 1818 година забранила превозването на роби, но нарушаването на тази забрана не било свързано с никакви санкции. В Испания, като все пак приели платеното от англичаните обезщетение, се съгласили на един закон, който повлякъл след себе си ужасни последици за робите. Според него за робски кораб се смятал само този, на чийто борд бъдат намерени роби. По тази причина, при първата опасност да бъдат заловени от военен кораб, екипажите на такива ветроходи просто изхвърляли робите през борда. Многобройни примери доказват такива масови убийства, които оставали ненаказани, понеже не ги хващал законът. В 1830 година Бразилия забранила вноса на роби, а португалското правителство — износа им от своите колонии.

Били налице предпоставките за един международен договор, към който се присъединили всички държави, които имали решаваща роля в тази област. За търговците на роби и за мореплавателите, които ги транспортирали, положението станало критично, понеже ги третирали вече като пирати и ги заплашвало смъртно наказание. Рискувал главата си капитан, на чийто кораб намерят снаряжения за роби, като белезници или халки и болтове, с които

оковавали негрите при приближаване на бряг или на стражеви кораб. За доказателство смятали дори извънредно големия запас от бурета за чиста вода, ориз и боб или резервни талпи за стъкмяване на палубните рамки. Понеже военните кораби патрулирали покрай бреговете, корабите с роби се приближавали там само под закрилата на нощта, след като предния ден им давали сигнал от сушата посредством дим или някой друг уговорен знак. Най-често капитаните хвърляли котва в добре замаскирани речни устия. Вече се отказвали от преглед на „стоката" и с припряна бързина вземали на борда негрите, които търговецът или агентът им довеждал от сушата. Поради намалялата покупка на роби пленничес-ките лагери се напълнили, а черните и бели търговци се радвали, ако успеят да се отърват от ненужните консуматори, пък било то за три или четири лири стерлинги. Капитаните на кораби, които не се уплашили и останали в гешефта, товарели сега в същите помещения двойно число роби, отколкото преди, защото продажната цена на мъжки роб пораснала в Бразилия на 100 лири, а в Северна Америка дори на 1000 лири.

Има сигурни данни за броя на робите на ветроходи, заловени от военните фрегати и кръстосвачи. На 80-тонния бриг „Каролина" намерили под палубата 350 роби, а на 71-тонния испански кораб „Си" освободили 360 останали още живи негри. Когато охраната на западния африкански бряг станала още по-зорка и неумолима, роботъргов-ците се прехвърлили на източния. Само от нос Добра Надежда това означавало допълнително още 2000 до 3000 километра плаване и вместо да използват благоприятните ветрове и течения по стария атлантически маршрут, корабите били принудени да се борят срещу вятъра цели 6000 километра до Рио де Жанейро или 12 000 километра до Хавана, където се намирали двата разпределителни центъра за роби по времето на нелегалната търговия.

По този дълъг морски тур смъртността на пленниците неимоверно нараснала. В парламентарния доклад за португалската търговия с роби през 1838 година били приведени следните данни:

„Синта" от Източна Африка за Рио де Жанейро с 970 роби, от тях умрели 202.

„Брилянте" от Източна Африка за Рио де Жанейро с 621 роби, умрели 202.

„Комодоре" от Източна Африка за Рио де Жанейро с 685 роби, умрели 295.

„Есплорадор" от Източна Африка за Хавана с 560 роби, умрели 361.

Мрачният списък продължава все в същия дух.

По време на контрабандата нямало вече коносамента, а и плаването протичало другояче.В препълнената палуба било невъзможно да се легне, освен на смени един върху друг. Изправени, клекнали, притиснати като сардели, прекарвали тия хора безкрайни дни и нощи, понеже екипажът не допущал жив негър на откритата горна палуба, преди да преплават охраняваната от военните кораби зона. В горещата влага на тропиците всички люкове били плътно завинтени, както друг път само при силно вълнение, и почти не пропускали въздух. Чудовищният ужас на тия скривалища не може да се опише. Когато след два или три дни отворели люковете, всеки четвърти или пети от запрените там люде бил мъртъв, задушен или смазан. Други пак ставали жертва на

епидемиите. Смъртността по време на плаване пораснала до 50% и повече. И въпреки това за корабопритежателите оставали огромни печалби.

Един от най-безскрупулните роботърговци в началото на XIX век бил един човек без подантство на име Теодор Кенът. Обучението си в мореплаването той изкарал на американски кораби и постъпил като офицер на кубинския ветроход за търговия с роби „Акростатико". Корабът му потънал в Рио Понго и през следващите няколко години Кенът останал по брега на Африка като роботърговец. Когато и там го погнали и почвата започнала да гори под краката му, той пак потърсил неспокойната палуба на робските ветроходи като офицер или капитан. В 1827 година командувал 90-тонната кубинска шхуна „Фортуна", която за 20 000 пури спазарила на западния африкански бряг 220 роби. Чистата си печалба от плаването, което продължило четири месеца, Кенът пресметнал, както следва:

получени от продажбата на 217 роби	77 469,00 долара
получени от продажбата на кораба	3 950,00 долара
общо приход:	81 419,00 долара
разходи по плаването, включително за покупка на кораба	39 761,21 долара
чиста печалба от плаването:	41 657,79 долара

Едно единствено успешно плаване удвоило капитала.

Както всички други контрабандисти на роби, Кенът, който на два пъти едва-едва се откопчил от залавяне и позорна смърт на въжето, добре познавал контролната система на англичаните покрай бреговете. При все това често между нелегалните търговци и преследващите ги бойни кораби се стигало до срещи, при които не винаги войниците излизали победители. Това, разбира се, засягало най-зле робите, които през цялото време на преследването, което понякога продължавало дни, се свивали оковани във веригите си в застоялия въздух под палубата. При едно плаване Кенът констатира безмилостно: „Осемстотинте роби, доведени здрави на борда, бяха намалели с 487 мъртви."

Точно по времето, когато борбата за освобождаване на милионите роби-негри в Северна Америка отиваше към своя победен край, американски корабопритежатели заеха челното място в контрабандата на роби. За да се изплъзват от английските патрули, те поръчваха особено бързи ветроходи. Доковете на Балтимор бяха прочути със строежа си на изящни и бързи робски шхуни с висок такелаж, които по скорост надминаваха британските стражеви кораби, най-често бър-зоходни бригове. Американците карали „черната стока" от областите от двете страни на Конго, няколкостотин мили северно и южно от устието й. Най-прочутият американски бързоходец на онова време бил „Славей" под командата на капитан Бауън, който при всяко плаване поемал по хиляда роби. На 21 април 1861 г. „Славей" бил заловен с 961 роби на борда от американския боен кораб „Саратога". Но още преди процеса Бауън успял да избяга. Един от последните американски контрабандисти на роби бил и капитан Гордън. Със своя кораб „Ири" и с 890 роби на борда той попаднал в ръцете на американския военен кораб „Мохикан". Окован във вериги, Гордън бил доведен

в Ню Йорк и въз основа на закона от 1820 година екзекутиран като пират на 21 февруари 1862 година.
Според Стивън А. Дъглас, противник на Ейбръхам Линкълн в американските президентски избори, само в 1858 година били контрабандирани в Северна Америка най-малко 15 000 негри. В Ню Йорк имало по това време акционерни дружества, които открито обявявали като цел на своята дейност търговията с роби. Ала и в Америка този гешефт отивал към своя край. През май 1860 година Конгресът във Вашингтон отпуснал пари за четири бързи канонерки, които за кратко време след тяхното спускане на вода заловили в Мексиканския залив дванадесет американски контрабандисти с повече от 3000 негри на борда. Същата година военните кораби спипали край Конго кораби с други 4200 негри. Застрахователните премии скочили до фантастични размери. Гешефтът вече не си заслужавал труда и рисковете. И въпреки това чак в 1901 година в Атлантика бил спрян един кораб с роби.
След като европейската и американска конкуренция излязла от играта, африканското поприще отново било свободно за арабските търговци на роби, които имали седалища преди всичко в Източна Африка и Занзибар. Те пращали своята „черна стока" не на запад, а, както столетия по-рано, към север и североизток. Те само временно били смущавани от охраната на европейските военни кораби по африканския бряг. В бордовия дневник на един португалски стражеви ветроход има следните вписвания от този период:
31 декември 1885 г.: Заловен арабският дау „Фатал Кер", капитан Абдула Мунид, със 160 роби на борда.
17 януари 1886 г.: Завзет арабският дау „Сабала" с 61 роби на борда, 7 от които умрели от жажда.
10 май 1886 г.: Пленен роботърговецът Мукусу Омар с 3 дауи и 200 роби.
Щом вносът на негри в Америка намалял и на края съвсем секнал, плантаторите потърсили подходящ заместител на евтина работна сила за обширните плантации за захарна тръстика и памук. Още през 1834 година на остров Мавриций направили опит да вкарат в тамошните плантации за захарна тръстика работници индуси. Експериментът дал добри резултати и повечето търговци и кораби, които се занимавали с роби — между тях и прословутият контрабандист Бауън — бързо се преориентирали и организирали сега пак на широка нога транспорта на кули. Вече не ловели като зверове всички тия хора от Индия, Югоизточна Азия и Китай и не ги разпродавали по тържищата, а в повечето случаи ги примамвали с лукави обещания или ги докарвали със сила на борда. В 1837 година британско-индийското правителство се видяло принудено да въведе първия закон, който уреждал емиграцията на кули. Най-важните точки от него били:
1. За наемането на кули се изисква служебно разрешение от властите.
2. С работниците трябва да се сключи договор, чийто срок не бива да надхвърля пет години.
3. Броят на хората, транспортирани с кораб, е ограничен: по един кули на тон и половина от товароподемността.

След временна забрана на всички транспорти правителството назначило един „протектор на емигрантите", който имал право да спира кораби с индийски изселници, нарушили „емиграционния закон". На всеки кораб протекторът назначавал по един инспектор-лекар, който пътувал на него като представител на емиграционните власти. При идването им на борда разпределяли индийците по помещения. Мъжете-бекяри заемали предното, жените със или без деца — главното и задно помещение. Денем при хубаво време кулите имали право да се движат на бака, но въоръжени офицери и матроси дежурели на задната палуба, за да сразят незабавно всеки опит за метеж. През нощта всички трябвало да се подслонят под палубата, а при опасност — откъдето и да идела тя — завинтвали люковете тъй плътно, че почти не пропускали въздух. Ако люковете трябвало да останат затворени по-дълго от един ден, мнозина от хорицата умирали също като на робските кораби. В такива случаи дори миролюбивите и хрисими индуси често се съпротивявали на белия екипаж и се опитвали да поемат в свои ръце ветрохода.

Голяма част от транспортите с кули тръгвали от Китай. Наред с истинските изселници, тоест хора, които искали доброволно да напуснат страната, във всеки кораб винаги имало и китайци, довлечени от агенти и престъпни организации на борда против своята воля. Тази практика създала особено в Шанхай още един доходен бизнес: с алкохол или опиум прекършвали волята на хората или чрез жени ги примамвали в капан и след това насилствено ги замъквали на корабите, гдето ги притискали да постъпят на служба във военния флот или като кули ги изпращали по американските плантации. Тези методи станали известни по целия свят под името „шанхаиране".

Китайците не били нито наивните, оковани негърски роби, нито пасивните и многотърпеливи индуси. Транспортът на китайски кули бил всякога проблематичен и опасен за екипажите. Капитанът на американския ветроход „Норвегия" от Ню Йорк, който в 1859 година приел на борда в Макао 1000 китайци-кули за Хавана, описва в бордовия си дневник хода на плаването.

Още в началото избрали по обичая най-здравите момци от тия хора за надзиратели и отговорници. За известни привилегии при настаняването и храната те оказвали ценна помощ на белите господари против собствените си съотечественици. На борда на кули-транспорта ги наричали „полисмени" (полицаи). Когато „Норвегия" плавала вече трети ден по море, между китайците на полупалубата избухнала ожесточена борба, без да установят нейните причини. С големи мъки надзирателите успели да възстановят реда. Четирима вероятни виновници за сбиването били изкарани на палубата с белезници и оковани с вериги пред задната палуба. Петия изнесли на ръце, тежко ранен с нож. Отначало оставало загадка кой е наранил този човек — при приемането им на борда всеки кули и багажът му били грижливо претърсвани за оръжие. Отнели им дори джобните ножчета и за хранене оставили само пръчици. Раненият издал на капитана, че кулите се готвели да завземат „Норвегия". Щели да натрошат койките, за да се въоръжат с дървени летви, сетне да подпалят полудека и когато екипажът слезе долу да гаси пожара, да го избият с

летвите. Планът бил изготвен от лица, които служили преди на пиратски джонки и били майстори в такива акции.
Капитанът не приел твърде сериозно предупреждението на ранения. Той и занапред оставил без охрана отворите на люковете и се задоволил само да информира екипажа. След две нощи, когато „Норвегия" плавала с всички ветрила пред мусона, пронизителен вик от полупалубата внезапно разтърсил тишината и висок пламък ударил през отвора на първия люк. Тутакси екипажът без каквато и да било покана се втурнал с железни щанги и греди към люковете, за да ги залости — при един бунт хилядата кули щели за миг да пометат съпротивата на шестдесет души. Офицерите стреляли срещу бунтовниците, които държали в ръцете си оръжие. Първият офицер бил ранен от удар с кухненски нож. Когато екипажът сполучил да затвори люковете, всички се почувствували сигурно. Ала китайците натрупали на висок куп под люковете всичко, което можело да гори, залели го с газ и го подпалили. Лумнали буйни пламъци, имало опасност да изгорят не само гредите, които залоствали люковете, а и целият кораб да стане жертва на стихийния огън. Капитанът заповядал да спрат с мокри брезенти притока на въздух през люковете. Това задушило огъня, отнело и въздуха на кулите, направило ги склонни за преговори. Сега те поставили следните условия:
1. Да пуснат 300 кули на палубата.
2. Корабът незабавно да пристане на сиамския бряг, гдето всеки да получи право свободно да напусне кораба.
3. До пристигането на брега корабът да не влиза във връзка с друг кораб.
Ако капитанът не приеме тези условия, те ще изгорят кораба, макар това да означава и тяхната собствена смърт.
Вместо отговор капитанът заповядал да приготвят лодките и да ги снабдят с провизии и вода. И когато първите матроси вече се качвали в лодките, окованите на горната палуба кули съобщили на своите другари долу за настъпващата критична ситуация. Онези веднага предложили примирие без условия. Ако се постигне съгласие, трябвало само да измъкнат от полудека мъртвите и да ги хвърлят през борда. С това всичко изглеждало вече в ред. Ала след настъпването на мрака китайците предприели нов отчаян опит да строшат преградите на люковете. Екипажът стрелял напосоки в гъстата човешка тълпа, докато пленниците изоставили опитите си да се измъкнат и залеят палубата. През останалото време на плаването кулите се държали мирно, но 130 от тях заплатили с живота си несполучилия метеж.
Скритите причини за бунта останали неизяснени. Съмнително също останало дали главатарите действително са били пирати, които искали да вземат кораба в своя власт, или „шанхаирани", които искали да се завърнат пак в своята родина, откъдето били отвлечени насила. Ала трикът с огъня бил често прилаган от пиратите в Далечния изток. Те разчитали, че в първия си страх екипажът ще слезе в лодките и ще се махне и корабът ще им падне в ръцете без бой. Много кораби с кули били пленени точно по този начин.

Пирати в Индийския океан и Китайско море
XXIX

Индийският океан и моретата по западния край на Тихия океан са не само люлка на мореплаването, а и на морското разбойничество. Но и до днес познанията ни за пиратството по тези краища са все още ограничени. Хилядолетия Арабско море, Бенгалският залив, Малайско и не на последно място Китайско море са били плодоносна област за местните морски разбойници. Когато с Великите географски открития европейците дошли в тези води, португалски, холандски и английски пирати се смесили с местните и заедно — а понякога и в бясна конкуренция — преследвали богатата плячка, която била транспортирана по морските пътища между Европа, Индия и Китай.
Най-известните арабски пирати били йоамитите от Пиратския бряг — бреговата ивица, дълга около 150 морски мили, която води от теснината на Ормуз в югозападно направление, тоест част от южното крайбрежие на Персийския залив. В продължение на пет хиляди години през тая теснина минавали всички транспорти от Индия и Китай в Персийския залив към Оман, откъдето стоките били пренасяни нагоре по течението на Ефрат до Вавилон и оттам с камилски кервани чак до средиземноморските пристанища. От началото на V век част от тия транспорти се отклонявали през Червено море. Ала йоамитските пирати завладели морската зона пред Арабския полуостров, а по-късно и морския път на португалците и англичаните към Индия, който водел покрай нос Добра Надежда, надлъж по източноафриканското крайбрежие до остров Сокотра и оттам за Бомбай. Името на йоамитите станало известно в Европа, когато през декември 1778 година с шест дауи те нападнали един английски правителствен кораб и след тридневен бой го завзели. Откак англичаните завоювали Индия, корабите на Източноиндийската компания представлявали най-жадуваната плячка за арабските морски разбойници. Многократните експедиции на британски бойни кораби срещу пиратите оставали безрезултатни. В 1797 година няколко йоамитски ветрохода нападнали английската корвета „Випър". В абордажния бой загинали капитанът и половината от екипажа, преди корветата да успее да се измъкне. Подобна участ сполетяла в 1808 година и корветата „Фюри". Навярно още много ветроходи на Остиндийската компания, заличени от регистъра като „изчезнали без следа", са станали жертва на арабски пирати. В 1818 година, когато кръстосвал Персийския залив, английският военен кораб „Хоуп" заседнал пред пристанището Кишма. Когато довели пред шейха на Кишма пленения сто и двадесетчленен екипаж, очаквала ги изненада. Шейхът бил роденият в Нюкясъл през 1759 година авантюрист и морски разбойник Томас Хоуртън, приел сега исляма. Пиратският главатар приел милостиво своите бивши сънародници и поживо-поздраво ги изпроводил у дома без откуп. На прощаване той на всеки англичанин подарил по една млада черна робиня.
Със своите бързи ветроходи йоамитите нахлували чак до западното крайбрежие на Индия и заплашвали дори Бомбай. Едва през 1819 година ескадра от големи британски военни кораби с мощен десантен корпус превзела йоамитската

столица Рас-ал-Хайма и разрушила базите на пиратската флота, което ограничило, но не премахнало из корен заплахата от йоамитите.
Кораби на Източноиндийската компания били преследвани с успех и край малабарския бряг, който се простира от Гоа до най-южния край на Индия. Тук в края на XVII столетие махратската фамилия Ангриа в единодействие с европейски пирати буквално монополизирала грабежа по море. Първият известен пиратски главатар от тая династия бил Канхойи Ангриа, който в 1698 година поел юздите на предприятието. Със своята флота той закрилял индийското крайбрежно мореплаване и по дългия триста морски мили бряг устроил бази за корабите си. На един остров пред Бомбай той построил солидна крепост. Поради пасивността на Източноиндийската компания Канхойи постигнал забележителни успехи. Който искал да пристане по западния бряг на Индия или да плава покрай брега на север или юг, неминуемо трябвало да поиска — срещу прилично възнаграждение — придружително писмо от Канхойи. Ако някой вярвал, че може да си спести парите за такова писмо, почти винаги губел кораба и стоката, а в много случаи и своя живот.
Когато в 1729 година Канхойи умрял, петимата му синове се скарали за наследството. Надделял Тулайи, който скоро се проявил като умел тактик и способен флотоводец. Веднъж той успял да измъкне пет търговски кораба от един конвой, силно охраняван от британски кръстосвачи, и да ги превърне в своя плячка. В 1749 година той абордирал и си присвоил като трофей най-мощния кораб на Остиндийската компания „Реставрация". Тактиката на Тулайи била проста. Бързите му ветроходи дни наред плавали близо до конвоя. Щом някой кораб изостанел или придружаващите ги военни кораби малко се отдалечели, пиратите връхлитали като орли борд до борд върху жертвата и я абор-дирали за броени минути. Всички преговори на компанията с пиратския главатар претърпявали крушение, понеже той искал прекалено големи суми за своите придружителни писма. Четири британски военни кораба заедно с още петдесет ветрохода на съюзниците-махрати нападнали в 1755 година Тулайи в едно укрепено пристанище, но той успял да се измъкне здрав и читав.
През февруари 1756 -а британското правителство събрало флота от двадесет и четири бойни кораба под командата на контраадмирал Уотсън и десантен корпус, командуван от завоевателя на Индия Робърт Клайв, за да унищожат Тулайи в главната база на пиратите Гериах. Тулайи с малките си 58 ветрохода и с гордата „Реставрация", която също лежала на котва в пристанището, не се чувствувал дорасъл да се бори с такава мощна концентрация на военна сила. Британските командуващи отхвърлили предложението на Тулайи за преговори и започнали да обстрелват корабите и пристанищните съоръжения. Когато след двадесет и четири часова бомбардировка барутният склад на пиратите хвръкнал във въздуха от пряко попадение, крепостта капитулирала. Тулайи се предал на една индийска войскова единица и не бил екстрадиран на англичаните. Той умрял в тъмница.
Фамилията Ангриа могла да устоява дълго на португалци и англичани, понеже имала добри отношения с местното население. Многобройни групи от него се противопоставяли на европейските нашественици и затова индусите

подкрепяли Ангриа, които се занимавали с пиратство, но същевременно с всички свои сили се сражавали против британците.
Също и в Малайско море морският грабеж започнал едновременно с мореплаването хилядолетия преди нашето летоброене. Също както и в европейски води, морското разбойничество се придружавало в началото от плячкосване на крайбрежието и заробването на хора. Пленниците, най-вече папуаси от Нова Гвинея, малайците разпродавали по робските тържища на островите или по южния бряг на Китай. Плавателните им съдове наподобяват средиземноморските галери. Строените в един ред гребла се обслужвали от роби, а бойците стояли на висока палуба по средата на кораба, въоръжени с копие, меч и крис (малайска кама). Прау, както се наричали гребните кораби, по-късно били съоръжени с топове на носовата и на кърмовата надстройка, а екипажите носели вече ръчно огнестрелно оръжие.
Първият известен в Европа малайски предводител на пирати бил Рага, който в началото на деветнадесетото столетие всявал в продължение на 20 години страх и ужас по морето между Борнео и Целебес. Той нападал стотици европейски търговски кораби, когато те преминавали през Малакския проток. Ветроходите били разграбвани и изгаряни, а екипажите избивани до последния човек. Британците изпращали срещу разбойниците много военни кораби, ала всички експедиции завършвали с твърде скромни успехи. Когато в 1830 година американската шхуна „Дружба" станала жертва на пиратско нападение в пристанището Куаллах Бату на остров Суматра, правителството на Съединените щати изпратило две години по-късно корветата „Потомак", която разрушила града.
По-голям успех против малайските пирати на Борнео британците постигнали в 1849 година. Заедно с раджата на Саравак и други племенни вождове те успели да завладеят убежищата на разбойниците в речните устия на Сареба и Сакаран. Саравакци устроили в селата по долното течение на реките лов на хора, при който малцина жители останали живи. Британците могли вече да се похвалят, че нанесли решителен удар върху пиратството в Северно Борнео. Ала и това представлявало частичен успех, понеже европейци продължили ревностно пиратския занаят между южноазиатските брегове и Австралия. Само един от тях станал известен и в Европа: Бъли Хейис. Като музикант в един малък духов оркестър той скитал по различни острови из Южното море, докато един ден му се удало да се сдобие с малък ветроход, с който открил търговия с оръжие. Занаятът бил толкова доходен, че скоро той разширил предприятието с един по-голям екипаж и с грабежи по море и отвличане на хора. В 1875 година испанците го заловили край брега на Филипините и го хвърлили в затвора. Тук той усърдно се занимавал с изучаване на теологията и епископът на Манила ходатайствувал да пуснат на свобода новоизлюпения духовник. Но Хейис тутакси се впуснал пак в стария гешефт. На края го пипнали англичаните, но той и от тях успял да се изплъзне. Намерил смъртта си в 1878 година по време на спречкване със своя щурман, който го цапардосал с едно желязо по главата и го хвърлил през борда.

Първите пирати в Китайско море били японци в червеножълти униформи. Те започнали едновременно с грабежи по морето и на брега. В стари изображения мъжете държат по един меч във всяка ръка. Японските пирати никога не нападали поединично, а винаги в по-масови корабни обединения. При своите грабителски походи по китайския бряг те нападали селища както край морето, така и дълбоко във вътрешността на страната. Боевете били сурови и жестоки, понеже японците избивали всичко живо. За отмъщение китайците хвърляли пленените японци в големи казани с вряла вода.

Запазени са исторически достоверни данни за един японски морски разбойник на име Яширо. По време на едно пиратско плаване той се запознал в Малака с Франсишку Ксавиер, по-късно провъзгласен за светец от католическата църква, който го обърнал в християнската вяра. На своя кораб с подходящото име „Джонката на крадците" Яширо отвел в 1549 година Ксавиер като мисионер в Япония. Към края на пътешествието монахът предложил на Яширо да го направи върховен глава на новооснованата християнска община в Япония, но Яширо предпочел пиратския занаят.

В началото на XVI век по китайското крайбрежие се появили португалски кораби, чиито екипажи тероризирали мирното население несравнимо по-жестоко от японските морски разбойници. Първите португалски капитани, които вербували екипажите си сред дезертирали от европейски кораби войници, скоро се прочули надлъж и нашир. Те поели от японците традицията да плячкосват по море и суша всичко, що срещнат, изпълнявали я твърде добросъвестно, но я разширили и с гигантски разклонена търговия с роби. Известен португалски пиратски капитан от онова време бил Антониу Фариа, ала най-прочутият морски разбойник през тоя период станал неговият ученик Фернау Мендеш Пинту, който в своите мемоари много живо и пластично описал морския грабеж по онези краища. Пинту бил принуден да напусне отечеството си заради едно престъпление, което извършил в Португалия, и се намирал на португалски кораб на път за Китай, когато го абордирал Фариа. Пинту се присъединил с ентусиазъм към него. В книгата си той съобщава:

„Фариа откровено ми обясни, че е тръгнал за плячка. Той твърдеше, че Китайско море трябва всъщност да се нарича Пиратско море, защото всеки втори кораб тук е пиратски. Човек трябвало да се приспособява към условията. Започнах да разбирам, че в този оборкан свят мъчно бих могъл като почтен търговец да забогатея бързо, понеже бях беден. По-добре бе да потърся щастието си като авантюрист, а не бих могъл да желая по-добър учител и наставник от този безскрупулен капитан, който тъй добре умееше да успокоява моята възмутена съвест."

Когато Пинту се натъкнал на Фариа, пиратската флота се състояла от четири кораба. Скоро при Марианските острови ги застигнал тайфун, който потопил и четирите. От 586 мъже могли да се спасят само петдесет и трима, между тях Фариа и Пинту.Не след дълго крушенците се снабдили с нов кораб и Пинту описва как по времето, когато търсили прословутия малайски пират Коя Азем, към тях се присъединила втора джонка: „Даде бог, щото да срещнем по пътя си една джонка от Патана Тя бе командувана от един китайски пират на име Гуйай

Паниан, голям приятел на португалската нация, на нашите обичаи и начин на живот. При него имаше 30 португалци, отбрани и порядъчни люде, които бяха там на заплата. Всички те бяха много богати."
Нежеланият конкурент Коя Азем бил сразен и убит в едно ожесточено сражение. С богата плячка двата славни кораба се завърнали в своята база. При следващия си набег Фариа и Пинту разграбили княжеските гробници на един остров. По обратния път попаднали в стихиен щорм, който погълнал корабите. Фариа и по-голямата част от екипажите им се издавили, Пинту с още 14 души за втори път се избавил. Пъстър и изпълнен с авантюри живот започнал сега за Пинту. Отново хвърлен в тъмница за пиратство, след кратко време той пак излязъл на свобода. Бил временно посланик на бирманския крал в Сиам и Южен Китай, служил и на сиамския крал, отново се върнал в кралския двор на Бирма, където го назначили за военен министър. След множество още авантюри и морски пътешествия го обзела носталгия по родината и той се върнал най-сетне в Португалия, гдето написал своите мемоари.
Освен португалски, щастието си в Китайско море потърсили и други, особено холандски пирати. Вятърът довял там и флибустиери, а разни околосветски пътешественици използвали благоприятната възможност да попълнят тук своята плячка.
Дълго преди европейците, а навярно и преди японците, в Китайско море имало китайски пирати. Тайни пиратски съюзи или военно организирани пиратски флоти в продължение на столетия притежавали реална сила и власт в Китай, разполагали със стотици кораби и десетки хиляди бойци, презиращи смъртта. Главатарите на тази организация не могат да се измерват с европейските мащаби на пиратски предводители, с тях трябвало да се съобразява дори императорът на огромната Небесна империя.
С нарастващия превоз на стоки между Европа и Далечния изток през XVII и XVIII столетие пиратите с джонки се специализирали в абордаж на европейски кораби. Те изнамерили особена тактика, с която било съдено да се запознае и британският експедиционен кораб „Тигър" в 1605 година, на чийто борд се намирал и прочутият изследовател на Арктика Джон Дейвис. Наблюдателят на ветрохода от коша си на гротмачтата открил една джонка, която очевидно се намирала в беда, вълните я шибали безмилостно и я носели напосоки, а горната палуба била претъпкана с хора. Англичаните изпратили лодки и докарали на „Тигър" корабокрушенците. След това британският кораб се изравнил с борда на джонката и английски матроси се прехвърлили там да помогнат. Внезапно ги нападнали в гръб и ги намушкали. В същото време „спасените" на ветрохода пирати се нахвърлили върху екипажа с ножове. Англичаните победили, ала Дей-вис бил убит още между първите.
Пиратите по крайбрежието на Южна Азия използвали с успех този и други подобни методи чак до първата половина на нашето столетие. С грижливо укрити оръжия пиратите се качвали като безобидни третокласни пътници на някой пътнически или дори на товарен параход, където разузнавали за богати пасажери или ценен товар. В открито море завладявали кораба и принуждавали капитана да акостира в някой закътан залив. Там претоварвали ценностите на

пътниците и цялата останала плячка в чакащите ги джонки и освобождавали пре-тръскания плавателен съд.
Безспорно най-прочутият пиратски главатар в Китайско море и една от най-великите пиратски фигури изобщо бил китайският принц Куо-Хсинг-Я, от европейците наричан за по-кратко „Коксинга". Баща му Ченг-Чи-Лин с една пиратска флота спечелил значително състояние и контролирал цялата търговия по източнокитайския бряг. Благодарение на своята широко разклонена търговска мрежа и на голямата си флота той станал толкова богат и могъщ, че за подкрепа го молел дори принц Тан от династията Мин, когато воювал с нахлулите в Южен Китай конни орди на Манджу. Ченг-Чи-Лин се съгласил при условие, че принцът осинови детето му, родено в 1623 година от жена му — японка. Така синът на Ченг станал принц Куо-Хсинг-Я, или „Господарят, който носи императорското име".
Ала Манджу победили. Понеже не разполагали с флота, те вероятно се помирили с Ченг и оставили на сина му княжеската титла и достойнство. Но династията Мин не простила измяната на Ченг. Поканили го в Пекин и уж го назначили за висш императорски сановник. Той лековерно отишъл, хвърлили го в тъмница и го удушили.
След смъртта на баща си седемнадесетгодишният Коксинга се упътил за южнокитайския бряг и на тамошните острови поел наследството и флотата му. Станал водач на съпротивителното движение в Южен Китай. В продължение на двадесет години нападал китайските брегове, абордирал кораби и ги плячкосвал. В 1654-та и после наново в 1659 година той пращал десантни войски на щурм срещу Нан-кин. Манджу отправили против него мощна флота, но Коксинга й нанесъл унищожително поражение.
Когато императорите Манджу напълно покорили Китай и укрепили своята власт, те се обърнали срещу Коксинга. Разрушили и унищожили всички убежища и бази на флотата му по брега. Коксинга бил принуден да търси нови. Избрал остров Тайван, завзет от холандците през 1624 година.
През май 1661 година с флота от шестстотин кораба Коксинга се появил пред острова и с 1500 войници щурмувал крепостта Келан. След това започнал обсада на Зеландия. В помощ на обсадените от Батавия изпратили пет кораба с войска. Коксинга разбил десантния корпус, преди още той да достигне Зеландия. След поражението крепостта се предала при условие, че ще им позволят свободно да се изтеглят. Коксинга прехвърлил сега цялата флота и войските си на Тайван, с изключение на гарнизоните в Амой и Чинмин. Много привърженици на антиманджурското съпротивително движение последвали Коксинга на острова, Тайван станал главно средище на освободителната борба срещу манджурското господство. Военните успехи на Коксинга предизвикали нови въстания в южните области на Китай. Всичко това принуждавало Пекин да предприеме по-решителни мерки. Манджурската флота, подпомогната от холандска ескадра, подготвяла нападение върху Коксинга на Тайван, който станал база не само на търговията по китайските брегове, но и на всички пиратски походи, които смущавали морския трафик на холандците с Япония. По същото време Коксинга планирал нови завоевания. С флотата си той

отплавал за Филипините и поискал от испанския губернатор да му предаде Лусон. Но преди още да разпрати по корабите заповедта за атака на острова, четиридесетгодишният принц-пират внезапно умрял. Задушил се в пристъп на ярост от новината, че любимата му робиня родила дете, но не от него, а от сина му Чен-Чин.

Чен-Чин поел властта над Тайван, ала тя била твърде ограничена от Манджу и холандците. Внукът на Коксинга също по наследие станал владетел на Тайван, но в 1683 година бил сразен от императора и откаран като пленник в Пекин.

В края на XVIII век се прочула по целия свят една жена от Китайско море — мадам Чин. Тя била вдовица на знаменит пиратски главатар, който обединил стотици пиратски джонки на строга военна нога в шест тактически флотски единици. По време на грабителски поход по индокитайския бряг се завързало ожесточено сражение, той бил разбит и сам загинал в боя. Вдовицата, която и преди била негов заместник и сама командувала една от шестте ескадри, поела върховната власт над пиратската флота. Китайският историк Юнце-Юн-Лун съобщава няколко интересни подробности за бордовия порядък на нейните кораби. Най-важните параграфи гласели:

1. Ако някой слезе на сушата без позволение, той трябва да бъде задържан под стража и в присъствието на цялата флота да му се пробият ушите. Ако го извърши повторно, да бъде умъртвен.

2. Нищо от плячката не бива да се отнася, преди да бъде записано в списъци. Цялата плячка се разделя на десет равни части. Две от тях се разпределят между всички, осемте се прибират в склада за общо ползване. Всяко самоволно посегателство върху склада се наказва със смърт.

Населението около базите на флотата се ползвало от пълна закрила. Всяка поискана от тях услуга се заплащала, всяко нападение върху местен жител се наказвало без снизхождение със смърт. По този начин пиратите разполагали на брега със сигурни убежища.

В 1808 година мадам Чин за пръв път доказала своите качества на флотоводец. Тя подмамила в капан изпратената против нея императорска флотска ескадра. Само няколко императорски кораба се спасили. Командуващият ескадрата, императорският адмирал Куо-Лин, се самоубил. Императорът натоварил тогава генерал Лин-Фа да подгони със силна флота пиратските банди и да ги унищожи. Когато двете флоти застанали една срещу друга в пълно безветрие, хиляди пирати наскачали във водата, с плаване стигнали до вражеските кораби и ги абордирали. Лин-Фа загубил сражението и своя живот.

Провалили се и всички други опити на императорски адмирали да унищожат разбойническата флота на мадам Чин. Тя останала неоспорима владетелка на Китайско море и почти необезпокоявано пляч-косвала цялото крайбрежие, разграбвала кораби и отвличала пленници, за да изнудва царски откупи. Към нейните жертви се числели също многобройни английски и холандски ветроходи.

Когато императорът видял, че не ще може да победи мадам Чин с военни средства, той й предложил прошка и титла. Позастарялата пиратка се поддала на императорското изкушение и приела за себе си и за четирите си хиляди

подчинени милостиво предложената амнистия. Разбойниците, които не се покорили и смирили, били пленени през следващите години от императорската флота и екзекутирани.
Своето повествование за тая епоха на пиратството в Китайско море Юнце-Юн-Лун завършва така:... „От това време нататък започна една щастлива ера в Китай. Корабите отиваха и идеха по морето в пълна сигурност. Реките отново научиха що е мир."
Историкът се лъгал горчиво. По време на околосветското си плаване през ноември 1805 година между Тайван и Макао руският адмирал Крузенщерн с флагманския си кораб „Надежда" се натъкнал на китайска пиратска флота. Биографите на китайски генерали и провинциални губернатори свидетелстват за нескончаемо пиратство в китайски води през целия деветнадесети век.

Край на пиратството?
XXX

В първата половина на XIX век покрай бреговете на Северна Америка все още разцъфтявало пиратското безчинство. Американският пиратски капитан Джибс, заловен при едно нападение върху брига „Вайнивърд" в 1824 година, признал пред съда, че за времето от 1818 до 1824 нападнал четиридесет кораба и около половината от техните екипажи загубили живота си. Пиратският капитан Джилбърт, също североамериканец, спрял през септември 1832 година ветрохода „Панда". След като корабът бил ограбен, Джилбърт накарал да затворят екипажа му в трюма и да запалят „Панда". Скоро след това „Мексикан", корабът на Джилбърт, заседнал на дъното пред западноафриканския бряг и бил пленен от английски патрулен кораб. Голяма част от екипажа успяла да избяга и се укрие на сушата, Джилбърт и единадесет от хората му били заловени. Те били осъдени в Съединените щати на смърт за незаконна търговия с роби и за пиратство.
За борба с пиратството Съединените щати създали специална флотска ескадра, която поставила под контрол базите и съобщителните връзки на морските разбойници и роботърговците. Ефикасно било ударено и каперството.
Парижката декларация от 1856 година не била подписана от Съединените щати, понеже там не приели тяхното предложение да се забрани дори и на военните кораби да конфискуват чуждо имущество по море. Без ясна дефиниция на понятието „военен кораб" останало всъщност проблематично дали един насилствен акт по море има за съдържание военно право, каперство или пиратство. Първите трудности в тая работа се паднали пак на САЩ. Когато при избухването на американската гражданска война в 1861 година президентът Джеферсън Дейвис обявил, че щатите от Конфедерацията ще издават каперски писма, президентът на Северните щати Ейбръхам Линкълн, отговорил, че те ще третират като морски разбойници и ще изправят пред съда всеки корабен екипаж, който бъде заловен с каперско писмо. Така и постъпили. Екипажът на капера „Савана" получил в Ню Йорк обвинителен акт за пиратство, но процесът

бил потулен, понеже Южните щати заплашили, че за всеки осъден на смърт капер те ще обесят по един пленен офицер на Северните щати. Южните щати упорито продължавали каперството, и то със сравнително голям успех. Ала поведението на каперите спрямо техните трофеи сега не могло и да се сравнява с методите, с които каперите по-рано си служели. Щом абордирали кораб, вземали на борда най-напред екипажа и пътниците, после товара и след това изгаряли кораба. Ако каперът бил вече пълен с хора и стоки, вражеският кораб получавал команда, която го отвеждала в кубинско или испанско пристанище. Ако и това не било възможно, карали ги да издадат полица за стойността на трофея със срок за изплащане в полза на Южните щати шест месеца след свършване на войната. За времето от 1861 — 1865 година капери на Южните щати завзели почти двеста кораба на Северните щати.

Седмото десетилетие на XIX век турило край на търговията с роби, каперството и класическото пиратство по американското крайбрежие и по всички морета. Но чак в 1907 година седмата Хагска конвенция определила точно правните условия, при които един търговски кораб може да действува като военен. Кораби, които по време на война изпълняват военни задачи, трябва да носят външните обозначителни знаци на военен кораб, особено военния флаг. Екипажите са подчинени на военно командуване и са задължени да спазват правилата за водене на война. Въз основа на този правен принцип във войните на XX век търговски кораби, съоръжени като военни, продължили да водят каперска война.

Факт е обаче, че при този вид военни действия въоръжени търговски кораби, а също и подводници особено често са нарушавали принципите на международното право и правилата за водене на война. Според влязлата на 30 септември 1962 година в сила „Конвенция за откритото море" и съдържащата се в нея ограничителна дефиниция за пиратството като насилствен акт, извършен в открито море „за частни цели от частни кораби", нападенията на военни кораби по принцип вече не попадат под международноправното понятие „пиратство", а представляват — при пълната отговорност на държавата, чийто флаг носи този кораб — военно престъпление.

Според регистъра на Лойд и до днес из Световния океан изчезват по два или три кораба годишно, без да оставят и най-нищожна следа.

И все пак има ли все още пиратство в тясно ограничените рамки на Конвенцията за откритото море? Една морска зона е добила почти тайнствена и зловеща слава поради безследното изчезване на по-малки и по-големи морски съдове: Бермудският триъгълник. Крайните му точки образуват Бермудските острови, протокът на Флорида и Пуерто Рико. По американски данни за 25 години от 1945 година насам около 100 кораба с повече от 1000 души на борда са регистрирани като безследно изчезнали. Дори в 1972 година в този район е изгубен товарният кораб „Анита" от Норвегия с водоизместимост 20 000 тона, без никоя радиостанция нейде по света да улови един зов SOS или да са намерени разбити остатъци от него. Има предположения за загадъчното изчезване на корабите, митични или псевдонаучни намеци, но нито едно доказуемо или научно обосновано обяснение. Ала има един жив очевидец на

пиратство, собственикът на 35-тонната яхта „Кристина" Дж. Ю. Хитли, индустриалец от Тексас, който за голямо свое щастие единствен от целия екипаж е спасил живота си. „Кристина" имала мощен двигател, модерни навигационни и радиоуреди и всичко друго, което се изисква за едно плаване в открито море. С гости на борда Хитли предприел дълга екскурзия през Мексиканския залив и се намирал извън териториалните води на крайбрежните държави, когато до яхтата се приближила чернобоядисана рибарска лодка. Лодката, която от дълго време се намирала в зрителното поле на „Кристина", била внимателно наблюдавана от екипажа на яхтата, един матрос дори слязъл долу, за да информира собственика, че навярно рибарите скоро ще се изравнят с тях, но всичко било тъй естествено и безобидно, че никой на яхтата не изпитал ни най-малко съмнение. Тъкмо когато Хитли се качил горе на палубата, за да види какво става, двата плавателни съда се ударили грубо един о друг и в същия миг от рибарската лодка върху палубата на „Кристина" скочили шестима пирати, въоръжени с автомати. Хитли имал щастие, че при удара бил изхвърлен зад борда и убягнал от вниманието на пиратите, иначе щял със сигурност да стане също жертва на нападението. Когато след малко се свестил във водата, видял как неговата „Кристина" бързо се отдалечава.

Хитли имал още веднъж щастие, че в покритата с плътен петролен слой вода намерил къс рибарска мрежа с коркови плавници, който му помогнал да се държи над водата, макар че на много пъти губел съзнание. Едва след часове го прибрал един крайбрежен катер. Въпреки всички издирвания патрулните кораби на Съединените щати не могли да открият пиратите. Тогавашният председател на американския комитет за охрана на брега и мореплаването Джон Мърфи бил принуден да признае по този повод, че за по-малко от три години над 30 малки морски съда с 200 души на борда изчезнали в Бермудския триъгълник или край Хавайските острови.

В наши дни има и случаи на грабежи по брега. В 1965 година на ненаселен бряг в Южен Китай заседнал на пясъчна плитчина гръцкият товарен кораб „Еакос", бил нападнат посред бял ден и ограбен. Разбойниците, които дошли от морето, имали филипински флаг, навярно за маскировка. Друг гръцки кораб „Еманоел М" на 3 декември 1967 година заседнал на пясъчен праг в устието на Елба. Екипажът трябвало да го напусне, за да се спасява. Само след няколко часа на радарния екран в Куксхафен наблюдавали как малки сенки се навъртат около заседналия кораб. Веднага изпратили полицейски катер, ала пиратите били по-бързи. Когато полицаите се качили на борда, корабът бил вече разграбен. Подобни произшествия са познати и по северното крайбрежие на Шотландия.

Огромни заглавия в шведската преса предизвикал в 1968 година крайбрежният моторен кораб „Морски сокол", регистриран в Хамбург. Тричленният екипаж имал вече няколко успешни „доходни" тура, когато връхлетял върху шведския излетен параход „Принцеса Регина". Параходът лежал на док в Гьотеборг, напълно готов за плаване, когато „Морският сокол" застанал редом с него. Пиратският екипаж измъкнал от „Принцеса Регина" ценни вещи за 50 000 крони, отворил вентилите по дъното на ограбения кораб и го потопил.

През последните години край бреговете на Западна Африка отново били нападани през нощта и ограбвани големи модерни търговски кораби, които лежали на котва извън териториални води. Пиратите се приближавали безшумно до кораба с канута, десет-дванадесет души, въоръжени с автомати, се качвали на борда, неколцина от тях с един картечен ред респектирали вахтата или целия вдигнат в тревога екипаж, а другите със светкавична скорост смъквали по-ценния товар.

В 1950 година една параходна компания от Хонконг получила следното писмо: „Вашият фрахтер, който излиза на море на 21 август, ще бъде нападнат и плячкосан на 28 август. Можете да гарантирате сигурността му, ако поместите в три ежедневника следното женитбено обявление:

„Млада дама с равни бели зъби, дълги коси, приветлив характер, с очи сини като водна роза и с глас на птичка търси съпруг, който се нуждае от 20 000 хонконгски долара." По-нататък в писмото се сочи мястото и времето за предаване на двадесетте хиляди долара „на един беден кули, който изобщо не е посветен в цялата работа".

Всичко това са случаи на модерно пиратство. Актовете на насилие и други типични престъпления като контрабанда на наркотици, алкохол или хора, които се извършват в речните устия, по бреговете или в териториалните води на една държава, подлежат на юрисдикцията на същата държава. Но при нападения върху кораби, лодки или други плавателни съдове извън териториалните води, тоест в открито море, международното право задължава всички държави да преследват пиратите и да подвеждат под отговорност заловените „врагове на човешкия род" или да ги предават на съд по тяхното национално наказателно право.

Ако днешното пиратство е само нищожна част от международно-организираната престъпност, в края на една книга за разбойничеството по море все пак трябва да се потвърди, че пиратството не е окончателно мъртво въпреки всички решения на ООН и международни споразумения, въпреки радио и радар, въпреки самолетите и изкуствените космически спътници. Но времето на неговия разцвет е преминало. Пиратството като хилядолетен неразделен спътник на мореплаването, тъй както го разбирал Гьоте, е умряло преди сто години. Няма основания да жалим по изгубената му романтика, защото е било бич за човечеството, независимо под какво морално прикритие е било упражнявано.

ПИРАТИТЕ

Текстове към документалните илюстрации

Стр.	
18/19	Флотата на Рамзес III разбива нахлули в устието на Нил пирати
82/83	(вляво) Извлечение от хрониката „Исторически лабиринт на времето", Лайпциг, 1701 г. (вдясно) Портрет на Клаус Щъртебекер (гравюра от Даниел Хопфер)
88/89	(вляво) Извлечение от хрониката „Исторически лабиринт на времето", Лайпциг, 1701 г. (вдясно) Екзекуция на морски разбойници
98	Индианци поднасят на Колумб дарове от злато (гравюра от XVI век)
101	Христофор Колумб

116/117	(вляво) Експлоатация на роби в златна мина (вдясно) Джон Хоукинз
121	Френсиз Дрейк
136	Флибустиерският капитан Жан Давид Нау, известен като Лолонуа
143	Хенри Морган, английски адмирал и предводител на флибустиери
156	Жан Барт, вицеадмирал и капер в служба на Людовик XIV
164	Договор за покупката на един пиратски кораб (изготвен през 1699 г. от краля на Мадагаскар)
171	Пиратският капитан Джон Ейвъри, известен като Дългия Джон
174/175	(вляво) Каперските документи на Кид (вдясно) Капитан Уилям Кид
181	Както свидетелствуват обявите на този бристолски вестник от 1757 г., пиратите са били търсена „работна сила"
184/185	Смъртната присъда на пирати, които през 1722 г. са били обесени в Корсо Кясъл
190	Пиратският капитан Едуард Тийч, Черната брада (гравюра, направена пет години след смъртта му)
202/203	(вляво) Апел за възбуждане на съдебен процес срещу капитан Джон Рекъм и други пирати (вдясно) Една от обвиняемите — Ени Бони
210/211	(вляво) Оригинал от писмо на Робъртс (вдясно) Пиратският капитан Бартоломю Робъртс
217	Напречен разрез на каперски кораб (по Чепмън)
238/239	(вляво) Извлечение от „Кратка хроника на най-забележителните истории от лето 1687-мо", Хамбург, 1688 г. (вдясно) Морска битка между турски и венециански кораби
265	Обява за разпродажба на негри

ХАЙНЦ НОЙКИРХЕН
ПИРАТИТЕ
Преводач ЗДРАВКО КАЛЧЕВ
Рецензент ДИМИТЪР КЛИСУРОВ
Редактор ДИМИТРИЧКА ЖЕЛЕЗАРОВА
Художник на корицата ИВАН КЕНАРОВ
Технически редактор ПЛАМЕН АНТОНОВ
Коректор ПАУНКА КАМБУРОВА
•
Немска — ГДР, I издание Дадена за печат на 12. I. 1981 г. Подписана за печат на 17 X 1981 г. Излязла от печат на 5.XI.1981 г. Формат 70x100/16 Изд. № 1419 Цена 2,16 лв. Печ. коли 19 Изд. коли 24,62 УИК 23,25 ЕКП 95366 26431 ; 5637-120-81
•
08 Книгоиздателство „Георги Бакалов" - Варна
Държавна печатница „Балкан" — София